*Si l'*Île-de-France 2030 *m'était contée*

Futurs possibles

Préambule

Rarement les questions métropolitaines et urbaines n'auront été autant réfléchies, débattues, illustrées et médiatisées, en Île-de-France, que durant ces quelques dernières années. Le foisonnement des initiatives a marqué notre période qui, vue de 2030 par les historiens de l'urbanisme, pourrait bien apparaître comme un temps fondateur d'une nouvelle culture métropolitaine !

Pour se préparer aux défis du XXIème siècle, **la révision du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)**, à la fois projet spatial d'échelle régionale et document d'urbanisme, a été lancée dès 2004 par le Conseil régional et l'Etat. Quatre ans de travaux et de concertation avec les forces vives de la région, les citoyens et les experts, pour aboutir à un projet démocratiquement adopté par un vote du Conseil régional en 2008. Un projet « métropolitique » qui définit un nouveau fonctionnement de la métropole francilienne à l'horizon 2030 et un nouveau modèle de planification.

La Conférence métropolitaine, créée à l'initiative de la Ville de Paris, avec la Région, les Départements, les communes et intercommunalités qui le souhaitent, est montée en puissance et a engendré la création du syndicat mixte **Paris Métropole** en 2009. Une instance politique de débats et d'études prend forme pour considérer les spécificités de la « zone dense », faire émerger une culture commune et agir ensemble à l'échelle du cœur de l'agglomération.
La consultation internationale du « Grand Pari(s) », lancée par le Ministère de la Culture, a mobilisé dix équipes pluridisciplinaires réunies autour d'architectes de renom qui livrent leur vision de la métropole en 2030, face à de nombreux experts de la ville et à des élus franciliens. Une publication, une exposition à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine et une exposition itinérante, organisée par le Conseil Régional dans toute l'Île-de-France, permettent de s'approprier leurs travaux.
Les Ateliers de création urbaine, workshop destiné aux étudiants franciliens en architecture, urbanisme, paysage, ingénierie et design, sont organisés par la Région pour la première fois en 2008. Plusieurs universités et grandes écoles y participent avec un objectif : imaginer et dessiner les futurs possibles de l'urbanisme francilien. Les travaux 2008 et 2009 des étudiants sont diffusés en librairie.
Les premiers chantiers de cette « ville du futur » sont lancés, avec **l'appel à projets Nouveaux quartiers urbains**, initiative régionale inscrite au contrat de projets entre l'Etat et la Région. Cet outil à destination des communes et intercommunalités permet de financer de manière exceptionnelle la mise en œuvre des projets urbains durables les plus innovants.

Ces réflexions et travaux ne sont pas de même nature : planification, droit de l'urbanisme, projet urbain, design urbain, urbanisme opérationnel, etc. Ils se révèlent très complémentaires. Qu'émerge-t-il de ce bouillonnement ?

Cet ouvrage vise à valoriser cette effervescence en proposant au lecteur un inventaire commenté, « depuis » 2030, principalement illustré par les travaux des équipes d'architectes de la consultation sur le « Grand Pari(s) », mais aussi par ceux des Ateliers de création urbaine, et par les projets urbains retenus dans le cadre des Nouveaux quartiers urbains. Sont mises en regard des cartes et illustrations du projet de schéma directeur de la région Île-de-France adopté, montrant bien qu'objectifs et moyens sont partagés et que le projet de SDRIF est un cadre solide pour la mise en œuvre d'un aménagement durable de l'Île-de-France.

Introduction

Comment vivra-t-on en Île-de-France en 2030 ?

Pour construire une Île-de-France fière de ses spécificités et attractive, l'aménagement de la métropole dans les 20 prochaines années devra explorer le meilleur de la richesse des territoires et de leurs environnements naturels et humains, chaque fois différents. L'Île-de-France de 2030 est déjà là : la métropole d'aujourd'hui porte les germes de sa transformation. Les projets urbains de demain devront partir de l'existant, le valoriser, le magnifier. Ils devront être pensés à partir des pratiques sociales et des modes de vie.

Les urbanités franciliennes de demain reposeront également sur des principes et des nouveaux modes de conception urbaine : densité, compacité, mobilité et primauté des transports collectifs, meilleur équilibre régional entre habitat et emploi, mixité des activités et des populations, forte intégration des exigences environnementales…

Ateliers de création urbaine - 2008 - ID Communes

Dans un contexte d'avenir incertain, les mutations à l'œuvre et leurs impacts sociaux, environnementaux et économiques posent de nouvelles exigences : celle de la réversibilité et de l'adaptabilité des formes, celle de la sobriété énergétique, de la gestion intelligente de l'eau et des ressources naturelles, celle de la prise en compte des risques et de la protection de tous, que nous devons anticiper. Une nouvelle manière de faire la ville, dont on ne voit encore que les prémices, fera éclore une nouvelle qualité de vie, pour l'Île-de-France de demain, et en lien avec les métropoles du monde.

Les propositions diverses pour l'aménagement de l'Île-de-France de 2030, présentées ici à travers six grandes thématiques croisées, sous la forme d'un inventaire illustré, constituent autant de cadres physiques ou sensibles dans lesquels les Franciliennes et les Franciliens seront amenés à évoluer et qui conditionneront leur mode de vie.

Cette exploration de l'Île-de-France de 2030 met en lumière les singularités de la métropole francilienne, fondatrices de son identité et de son rayonnement. Un lieu d'une grande qualité de vie au patrimoine naturel et urbain remarquable, le meilleur réseau de transports publics au monde, le centre de toutes les cultures et de tous les mélanges, mais encore la première région d'Europe en termes de richesses créées, un centre de commandement politique de rang international et l'un des plus grands carrefours de déplacements au monde.

Toutes ces images sont autant d'invitations à se projeter dans l'avenir, à imaginer le décor dans lequel évoluera l'homo metropolitanus francilien à l'horizon pas si lointain de 2030.

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées

En 2030, la ville est plus dense, plus compacte. Les espaces « ordinaires » de l'Île-de-France sont reconnus au même titre que les grandes polarités comme des morceaux de ville à aménager. Certains architectes ajoutent aux pavillons comme aux grands ensembles des modules supplémentaires, d'autres rendent leurs bâtiments plus flexibles et réversibles. Pour répondre à la forte demande en logements, certains terrains difficilement constructibles ou délaissés jusqu'alors sont davantage valorisés. La ville n'est plus conçue sur le principe du « zonage » des activités et des fonctions urbaines. Les aménageurs essayent de construire des quartiers dans lesquels les Franciliennes et les Franciliens peuvent travailler, faire leurs courses, se divertir et se ressourcer près de leur habitation : la ville compacte est active et dynamique. Dans les quartiers d'affaires, sont introduits des logements, des commerces et des équipements, pour constituer de vrais quartiers vivants à toute heure de la journée.

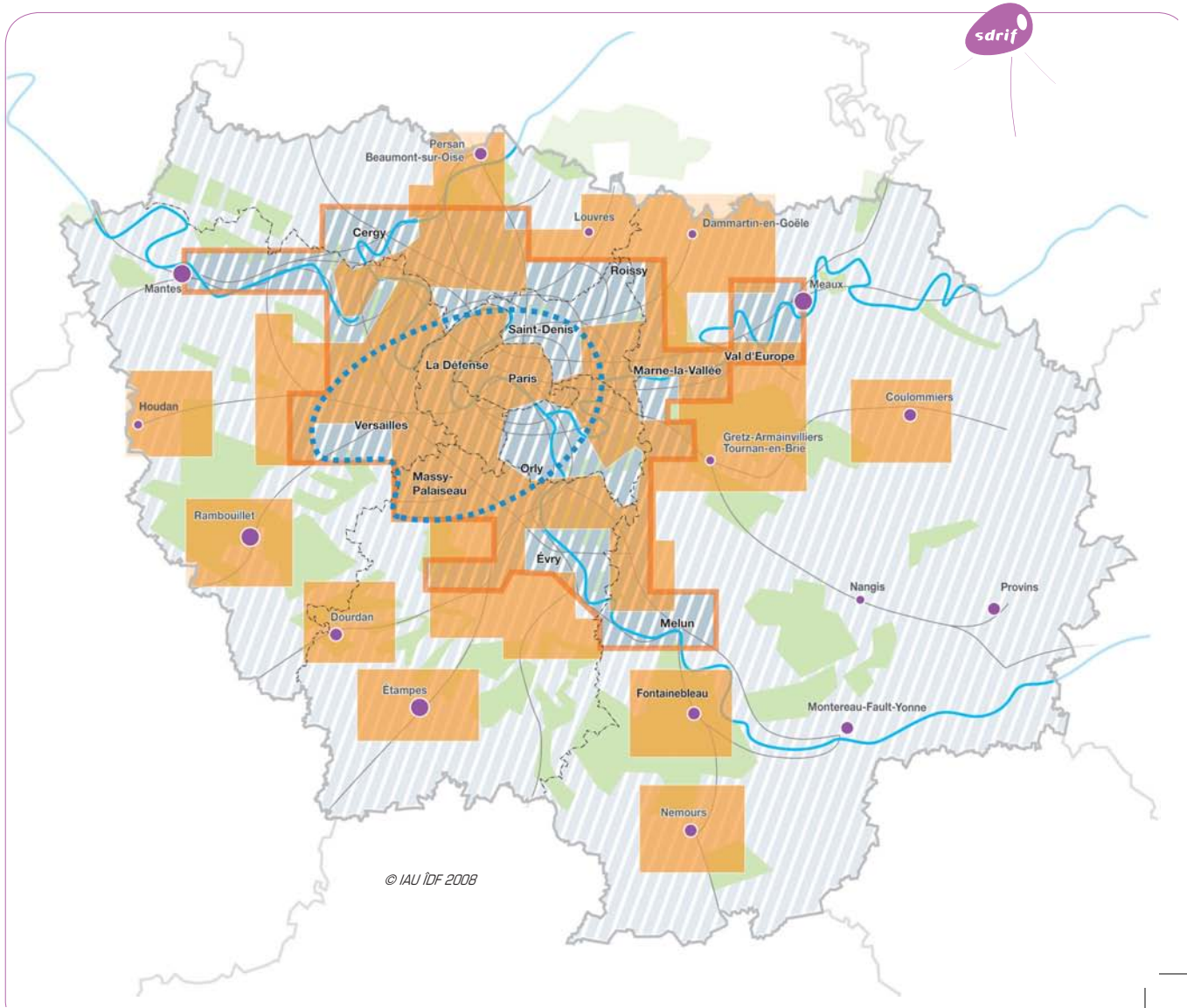
Pour répondre aux défis environnementaux, des nouvelles formes urbaines et architecturales sont recherchées, tant dans l'aspect extérieur des bâtiments que dans l'agencement intérieur de chaque immeuble, de chaque logement, de chaque bureau. Les techniques avancées en matière de consommations énergétiques permettent de produire à des coûts abordables des logements à la fois écologiques et esthétiques.

Ces quartiers renouvelés ne tournent pas le dos à la nature et aux paysages. Au contraire, les frontières entre les zones urbaines et les parcs sont moins tranchées, induisant de nouvelles formes d'habiter.

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1

Pour éviter l'étalement urbain consommateur d'espace, tout en répondant aux besoins en logements, en activités économiques et en équipements d'une métropole de l'envergure de l'Ile de France 2030, le projet de SDRIF prévoit une **densification des zones déjà urbanisées** et la **mobilisation solidaire de tous les territoires** pour la relance de la construction.

Réussir une mobilisation solidaire de tous les territoires pour la relance de la construction



Articuler logements, desserte et qualité urbaine

- secteur d'implantation privilégié du logement
- secteur d'implantation de logements en réponse aux besoins locaux
- en confortant les pôles

Recréer les conditions de la mobilité résidentielle

- réduire un déficit global en logement social
- diversifier le parc

Accompagner la dynamique de bureaux par la construction de logements

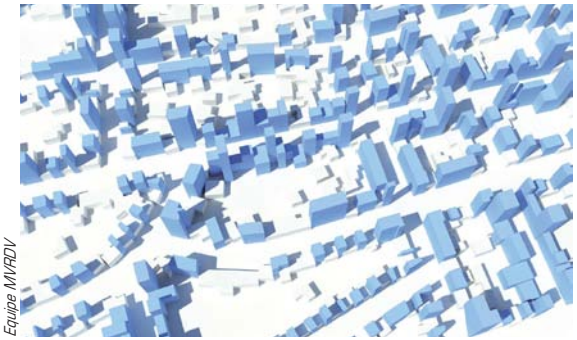
- construction de bureaux conditionnée à celle des logements

Extrait de la CDGT du projet de SDRIF

© IAU ÎDF 2008

La carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) du projet de SDRIF localise, à travers **une représentation symbolique et non surfacique (les pastilles)**, les secteurs de densification et d'urbanisation préférentielles. C'est ainsi que le SDRIF est à la fois un document stratégique et un document d'urbanisme, qui exprime le droit du sol à l'échelle régionale.

◄



Equipe MVRDV

▲

Le tissu pavillonnaire peu dense et essentiellement en parc privé laisse, selon le groupe MVRDV, peu d'amplitudes d'action. Pourtant **alléger les règlementations locales** devrait permettre d'après le groupe d'architectes de redonner de l'inspiration aux propriétaires et par conséquent mener à des initiatives pour créer de nouveaux programmes : logements collectifs, immeubles de bureaux.

Groupe Descartes

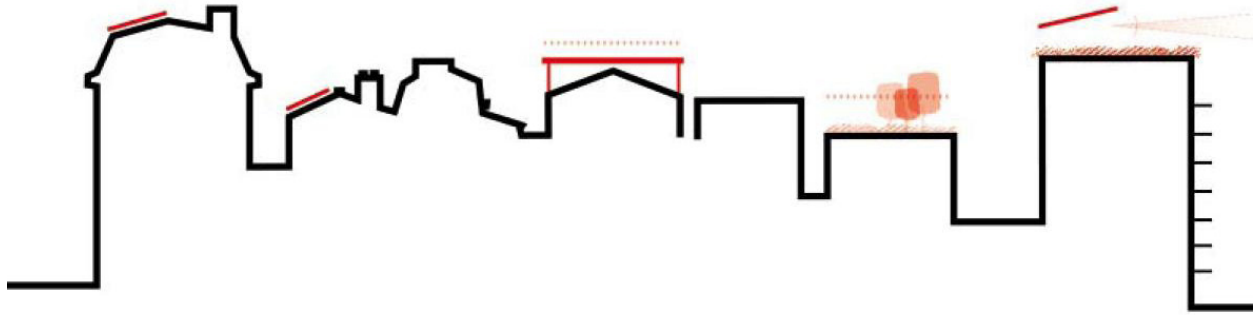
◄

Le groupe Descartes propose lui aussi de déréglementer localement pour **augmenter le potentiel du tissu pavillonnaire** en autorisant chaque propriétaire de pavillon à construire 100m² supplémentaires sur sa parcelle. Ces 100m² doivent intégrer l'amélioration des performances énergétiques de l'ensemble. Ils peuvent servir pour réaliser un appartement indépendant à louer ou à vendre.

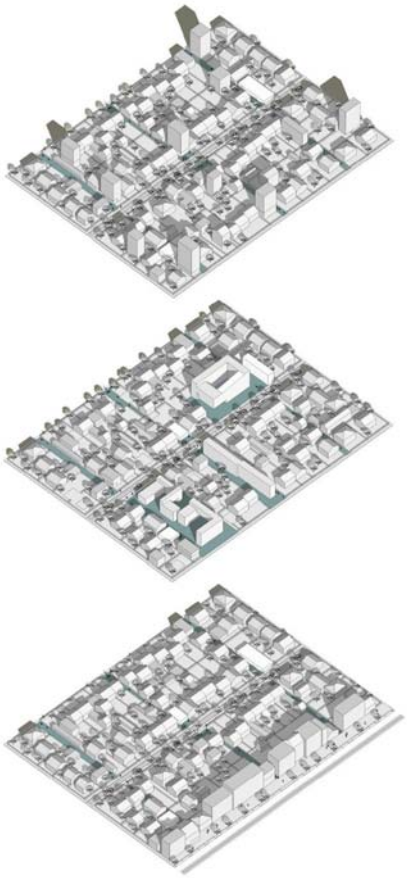
Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1

Jean Nouvel va jusqu'à proposer des opérations de **densification sur les toits** du tissu déjà très structuré de Paris intra-muros. Selon lui, le tissu pavillonnaire n'est pas le seul à pouvoir augmenter sa capacité d'accueil.

▼



Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart



Equipe Studio09 : Bernardo Secchi, Paola Vigano'

▲

Le groupe Studio 09 s'est interrogé sur **les différentes stratégies de densification du pavillonnaire.** Il propose plusieurs scénarios non exclusifs les uns des autres, à l'échelle de la parcelle, de l'îlot puis de la voirie.

Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée. 2008

L'équipe Castro imagine ici un nouveau mode d'habiter la métropole sur une île à Vitry-sur-Seine. **Densifier en hauteur**, dans des tours, permet selon lui de **préserver l'espace au sol** pour des parcs et jardins.
▼

Atelier Castro Denisof Casi

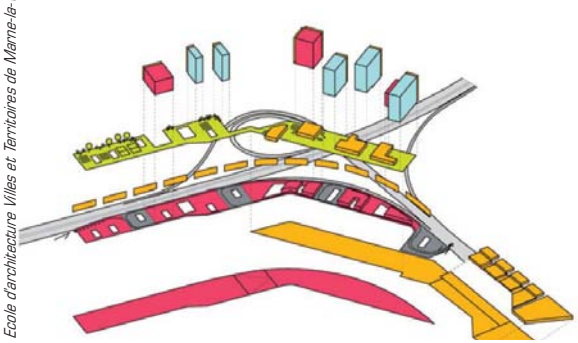
▲
Dans leur projet de densification des franges du Bois de Vincennes, les étudiants de l'école d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée ont développé, sur la terrasse de Gravelle, une forme bâtie linéaire, en rapport avec le paysage. La volonté et d'obtenir **des formes qui puissent se densifier**, grâce à un travail sur le creux et la structure tramée.

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1

Groupe Descartes

▲
Le groupe Descartes propose de valoriser le **« foncier invisible »**, c'est-à-dire des zones délaissés qui présentent une opportunité de densification (notamment en bordure de voie rapide et dans les zones d'activités). L'enjeu est de donner plus d'urbanité à ces territoires « en marge », de les viabiliser.

La stratégie des étudiants de l'école d'architecture de Marne-la-Vallée dans la vallée de la Gondoire vise à **densifier autour de la francilienne pour libérer le sol** et préserver un « corridor écologique ». Le socle d'activités proposé est composé de bureaux en rapport avec le paysage, d'ateliers, de nouveaux types de lieux de travail ou de maisons. Les tours offriront une mixité bureau / habitat.



Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2008

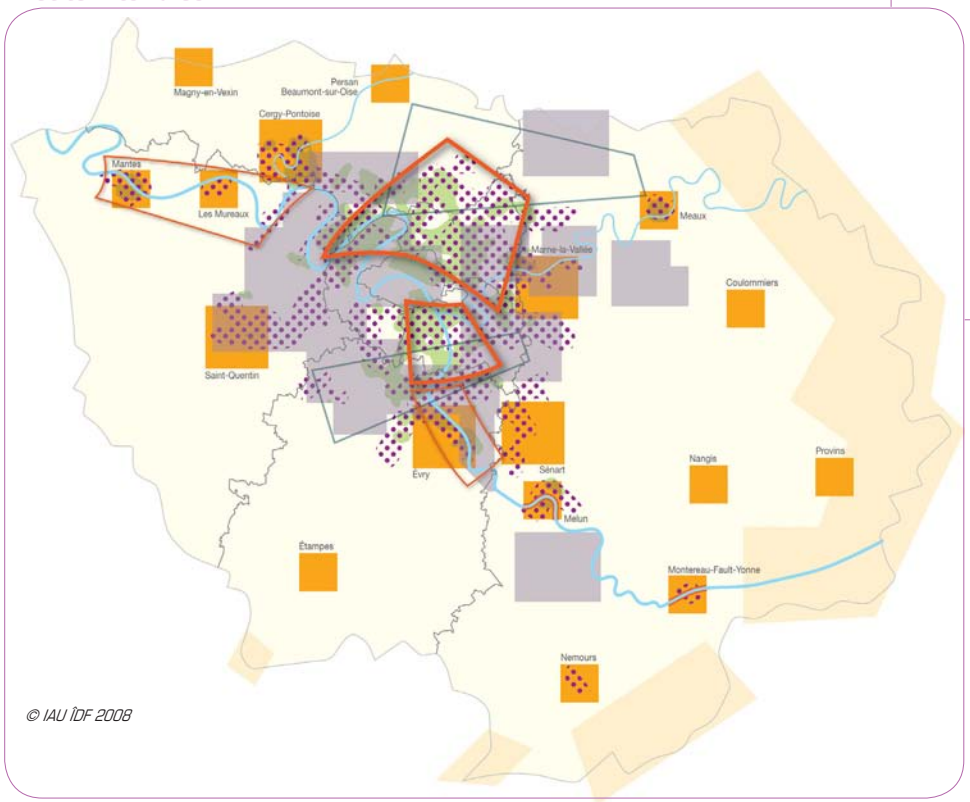
▼ ▶

Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2008

Le projet de SDRIF souhaite réduire les inégalités sociales, territoriales et environnementales en donnant **la priorité au renouvellement des quartiers carencés** en équipements, en espaces verts (en vert), en logements sociaux (en gris), dans les villes nouvelles (en orange) et dans les territoires anciennement industriels (entouré de rouge).

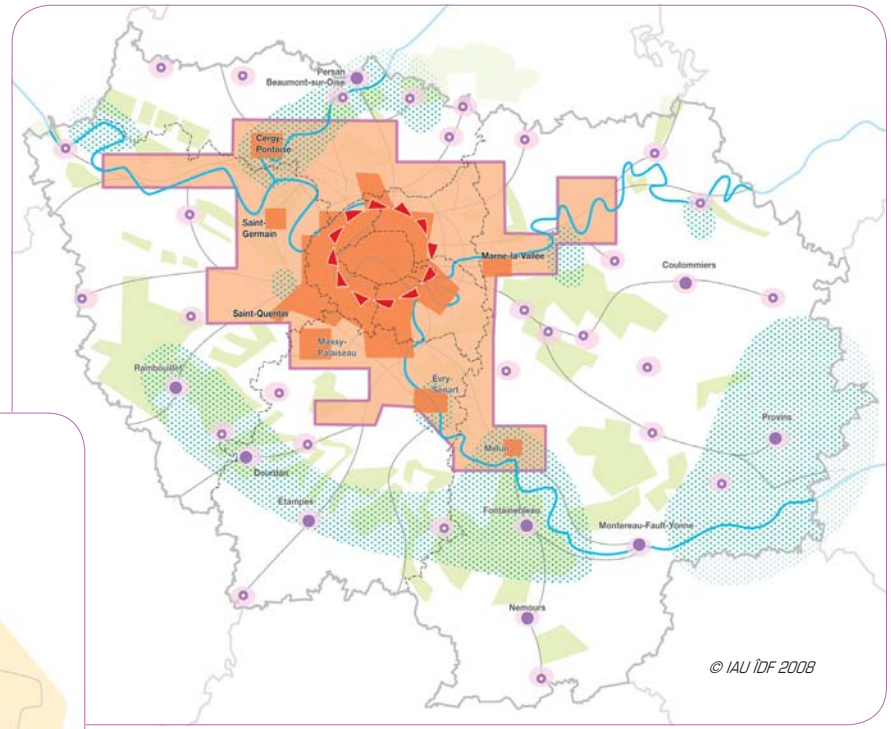
▼

Réduire les inégalités sociales et territoriales



© IAU ÎDF 2008

Doter la métropole d'équipements et de services de qualité

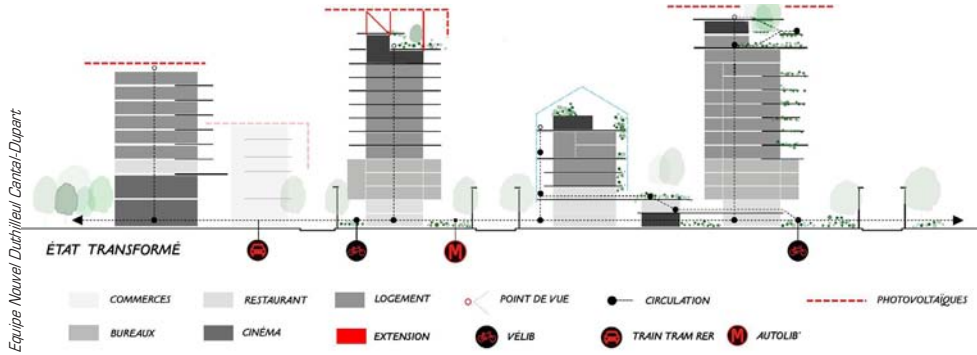


© IAU ÎDF 2008

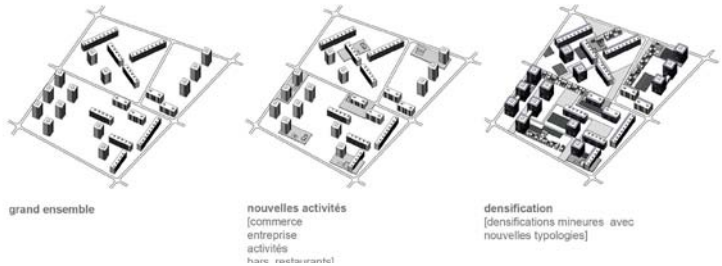
▲

La transformation des quartiers existants passera donc par leur densification, c'est-à-dire, l'augmentation de leur surface construite. Les nouveaux logements qui y seront réalisés accueilleront une plus grande population. Mais cette densification n'aboutira pas seulement à la création de logements supplémentaires. Cette densification sera, en parallèle, l'occasion de **rendre ces quartiers plus vivants** par la réalisation de commerces, bureaux, centres de loisirs, sportifs ou culturels, espaces verts, supports d'une nouvelle mixité sociale.

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1



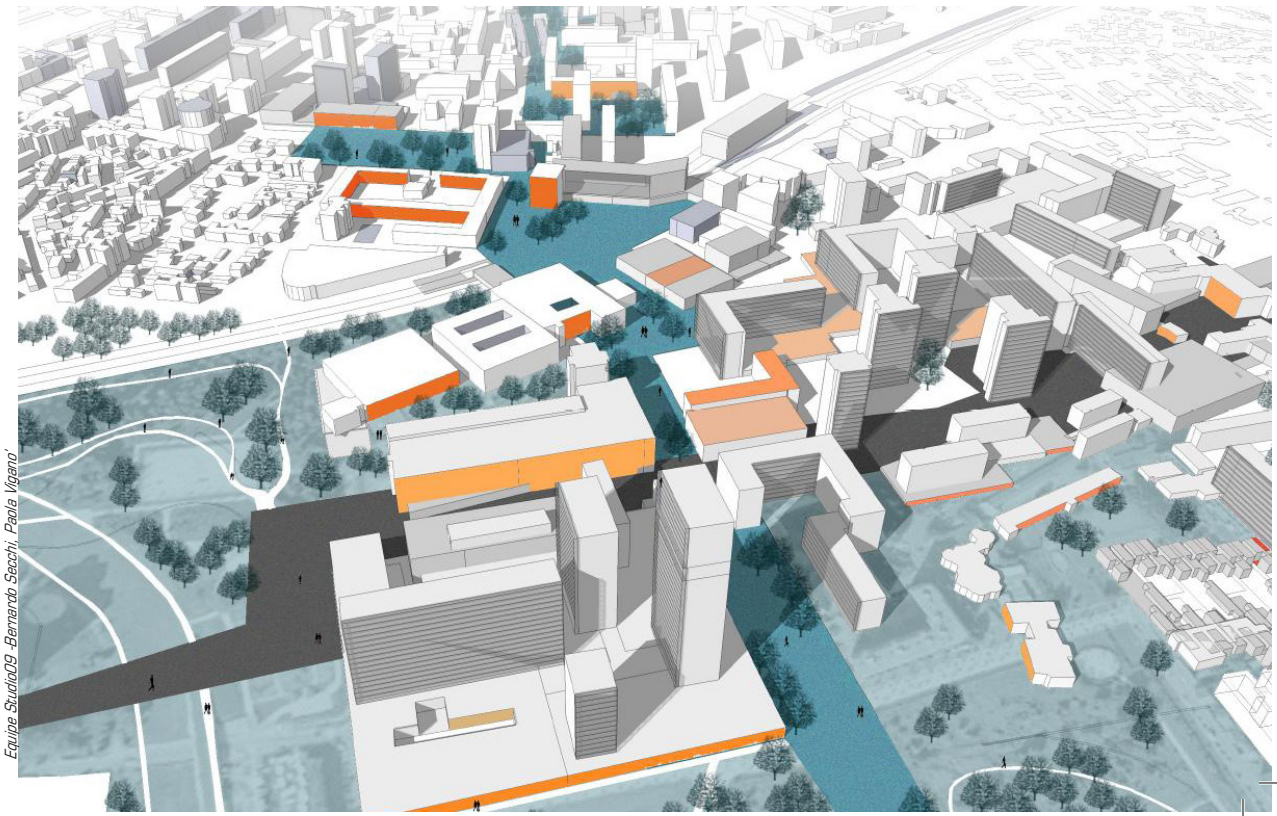
Equipe Nouvel Duthilleul/ Cantal-Dupart



Equipe StudioO9 -Bernardo Secchi, Paola Viganò

Ces schémas de propositions d'interventions de Studio 09 et Jean Nouvel montrent que **densification et diversification** ont souvent été pensées ensemble par les architectes et vont de paire. Densifier permet en effet d'augmenter la capacité des espaces et leur offre en services et équipements.

D'après Studio 09, dans le cas d'un grand ensemble il faut imaginer **un projet qui sort de son périmètre**, qui prend en compte le bâti, les espaces publics y compris les dalles, les équipements et leurs parcs souvent marginaux et perçus comme des éléments de séparation.



Equipe StudioO9 -Bernardo Secchi, Paola Viganò

Studio 09 propose ici un exemple de **requalification des espaces interstitiels entre des barres de logements**. Actuellement délaissés, ces espaces pourraient accueillir nombre d'activités et redonneraient vie à ces quartiers, les enrichiraient.

Equipe Studio09 -Bernardo Secchi, Paole Vigano'

Equipe AUC

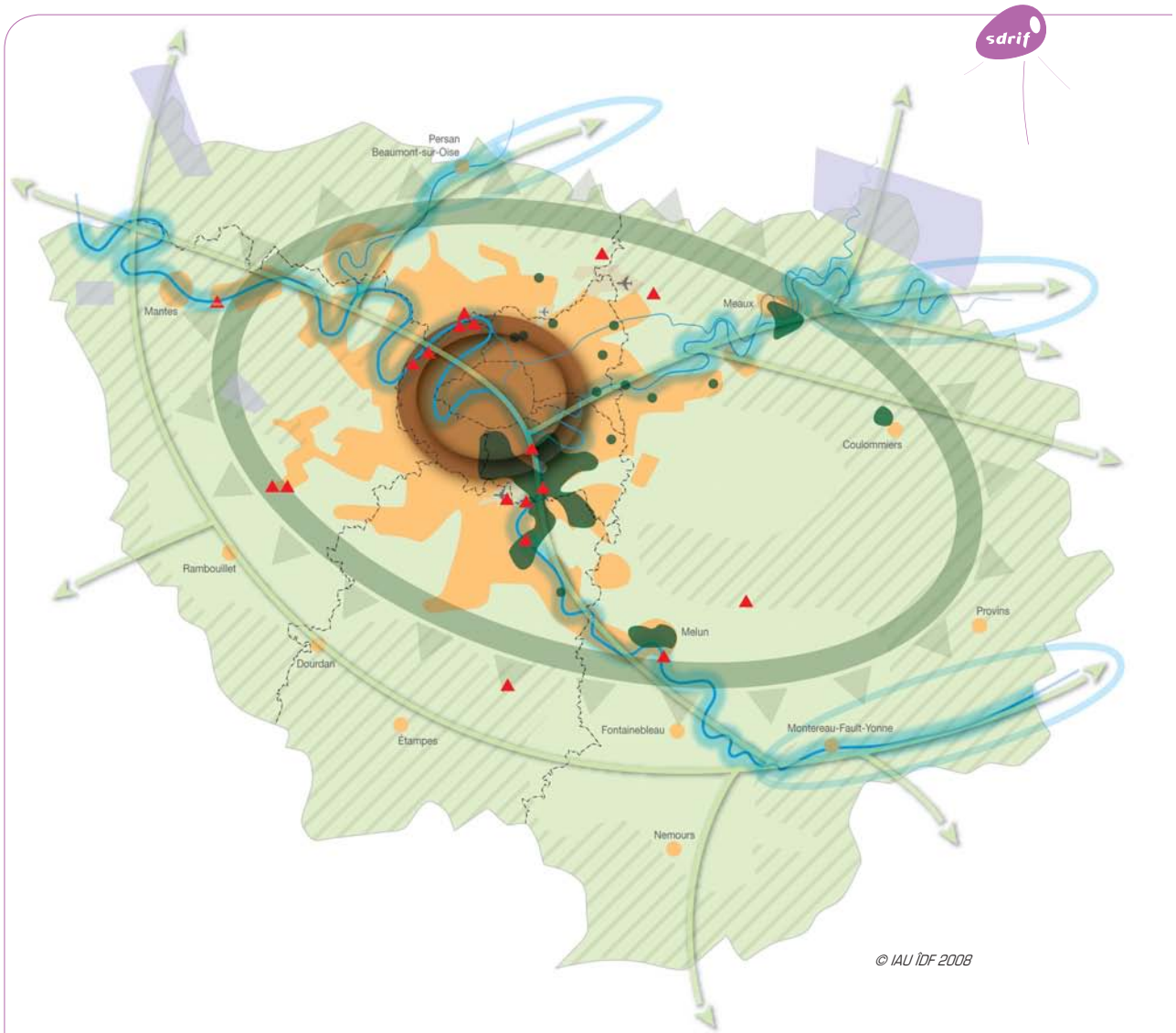
De nouvelles typologies de quartiers mixtes et animés sont également projetées par les architectes du Grand Paris : en bas, « les cloîtres » du groupe Descartes, à gauche, un « catalyseur » du groupe AUC.

Groupe Descartes

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1

Le projet de SDRIF soutient une organisation urbaine capable d'anticiper les mutations climatiques et énergétiques qui implique notamment de réduire la consommation d'espaces, mais également de **promouvoir les évolutions technologiques** (efficacité énergétique du bâti, réduction des émissions issues des activités économiques, transports propres…) pour l'aménagement des quartiers de demain.

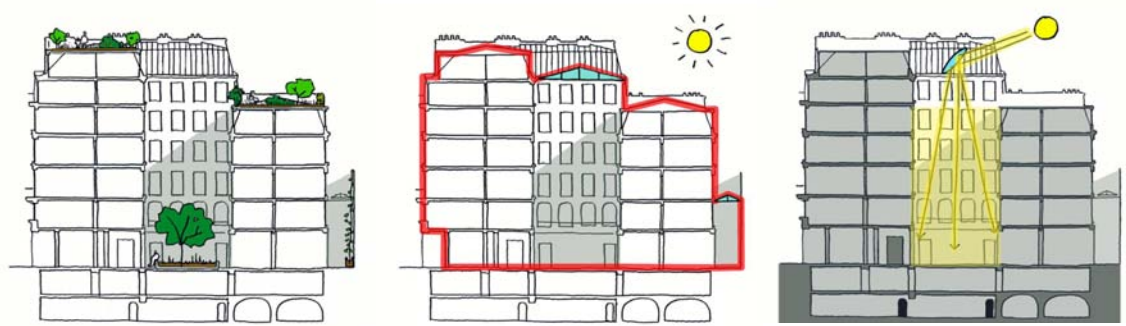
Promouvoir une organisation urbaine anticipant les mutations climatiques et énergétiques



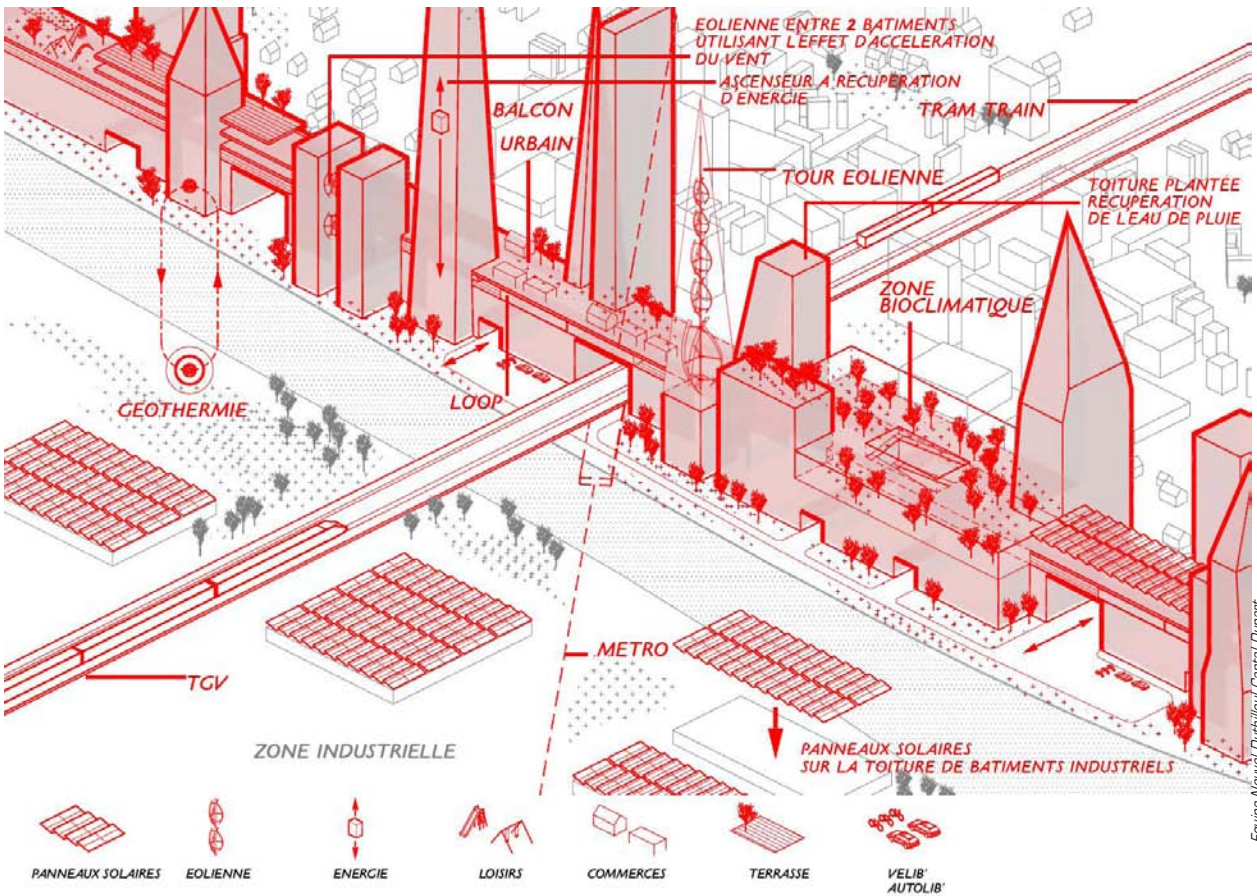
© IAU ÎDF 2008

Pour améliorer l'équilibre énergétique des bâtiments existants, l'équipe Rogers propose plusieurs stratégies parmi lesquelles :

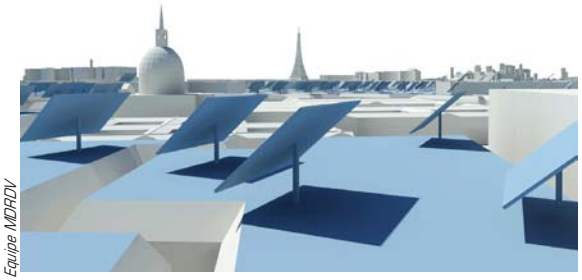
- La végétalisation des cours et des toitures, qui permet de procurer de l'ombre de la fraicheur, de participer au cycle des saisons et à la biodiversité;
- La couverture des cours afin qu'elles deviennent des zones « tampons » en conservant la fraicheur ou la chaleur;
- La recherche d'un système réfléchissant qui fasse pénétrer la lumière au pied des bâtiments et régule la quantité de lumière à faire entrer, au fil des temps…



Equipe RSHP



Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

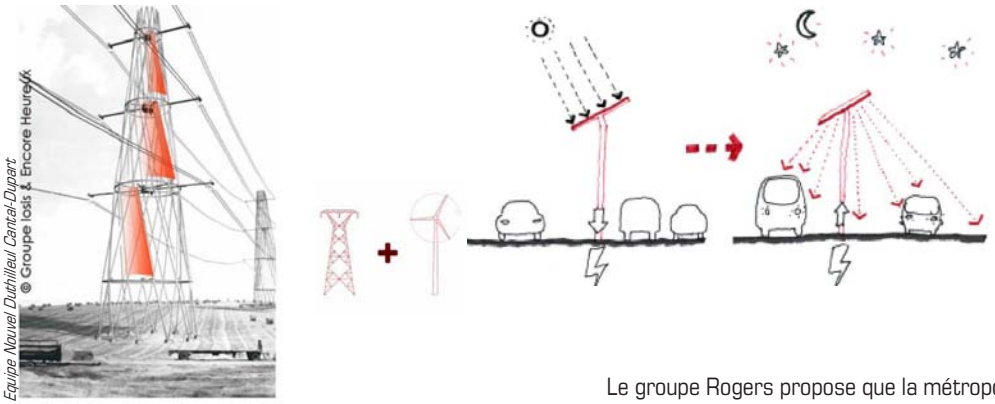


Equipe MVRDV

▲ MVRDV propose d'installer des panneaux solaires sur les toits des immeubles parisiens

◄ L'équipe Nouvel propose quatre hauts lieux pour l'Ile de France en 2030. Ces villes qu'elle imagine verticales et très denses doivent selon elle adopter des formes neuves : « Elles doivent **profiter de toutes les techniques et de toutes les exigences d'aujourd'hui**, les conjuguer, les exacerber ». Une attention particulière est donc donnée aux énergies et à leur renouvellement.

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1

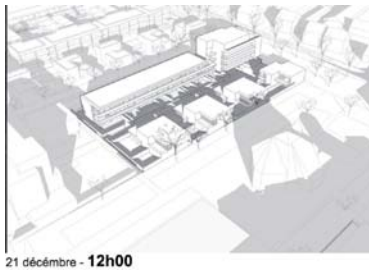


◄

L'équipe Nouvel a imaginé **des prototypes d'éco mobilier urbain** : des lampadaires alimentés par l'énergie solaire et des infrastructures électriques rendues plus performantes par l'exploitation de l'énergie éolienne.

Le groupe Rogers propose que la métropole soit ponctuée de « centres techniques de gestion d'énergie et de ressources » chargés d'alimenter ses quartiers en énergie. Ces **« piles urbaines »** sont intégrées au tissu urbain : « sous des nappes vertes plantées, dans de nouveaux bâtiments ou alors insérés dans de vieilles structures transformées. » Elles intègrent l'ensemble des systèmes de production locale d'énergie (incinération de déchets pour produire de la chaleur et de l'électricité, utilisation des déchets biomasse, panneaux solaires, éoliennes, captage des eaux pour irriguer les nouveaux espaces verts de la ville….).

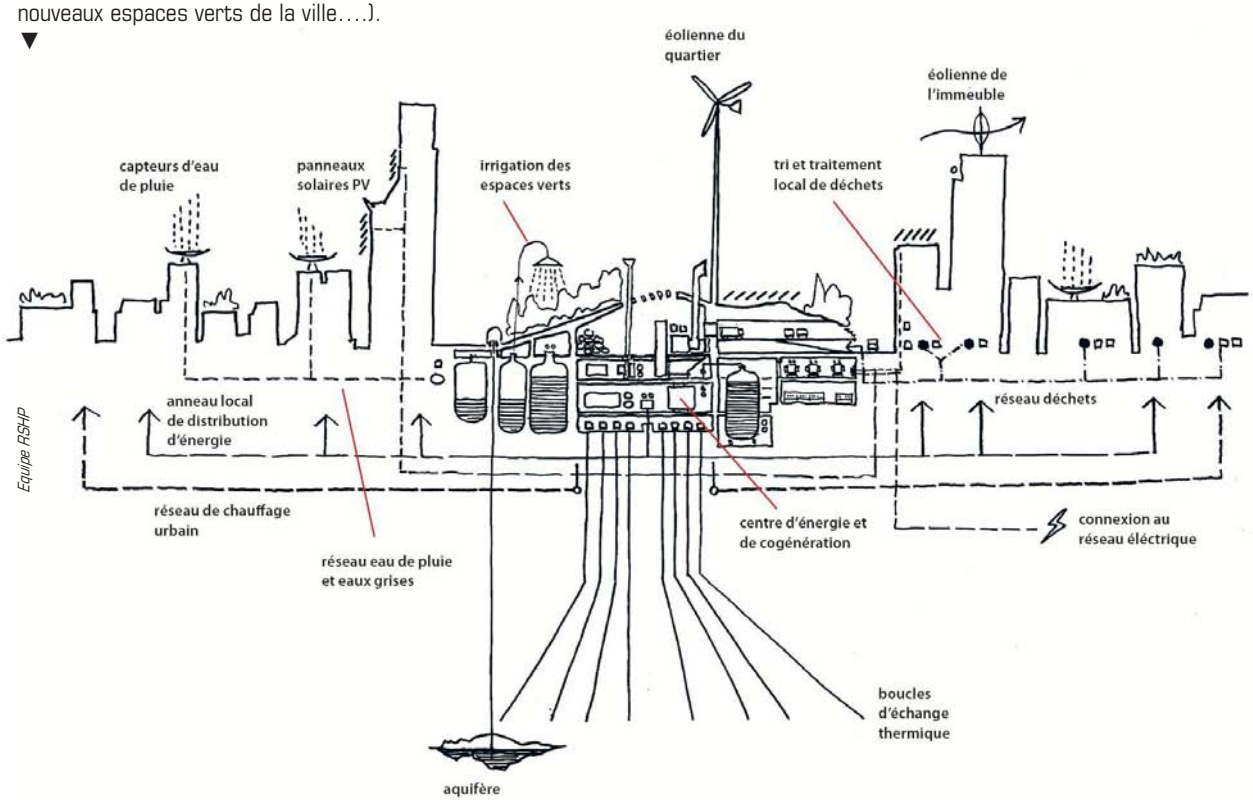
▼



Brétigny sur Orge / Conception : Sorgem©

▲

54 logements « énergie 0 » sont prévus pour le projet « Clause-Bois Badeau » à Brétigny-sur-Orge. L'orientation des bâtiments, leur volumétrie et leur implantation les uns par rapport aux autres sont conçues pour garantir aux logements **4 heures d'ensoleillement le 21 Décembre, un apport de chaleur naturel.**



Au nord de quartier durable projeté sur l'Ile-Saint-Denis, il est proposé la création d'une **noue plantée**. Assurant la récupération, le traitement et l'infiltration des eaux de pluie et de ruissellement du nouveau quartier, **ce filtre végétal est un paysage constituant une liaison douce** entre le cœur de l'île et les bâtiments bordant le quai : « Loin des voitures, c'est le chemin privilégié des familles qui rentrent de l'école toute proche, des vélos et rollers, c'est aussi le lieu de promenade des personnes âgées, ou de la pause-déjeuner des employés. »

©BNP Paribas immobilier / Brenac et Gonzalez / Saison-Menu

Le groupe Lin introduit l'idée d'**insérer des serres agricoles dans le tissu urbain**

Parmi les projets proposés par les étudiants, celui de **« tour agricole »**, pour une nouvelle stratégie de production et de consommation locale et durable.

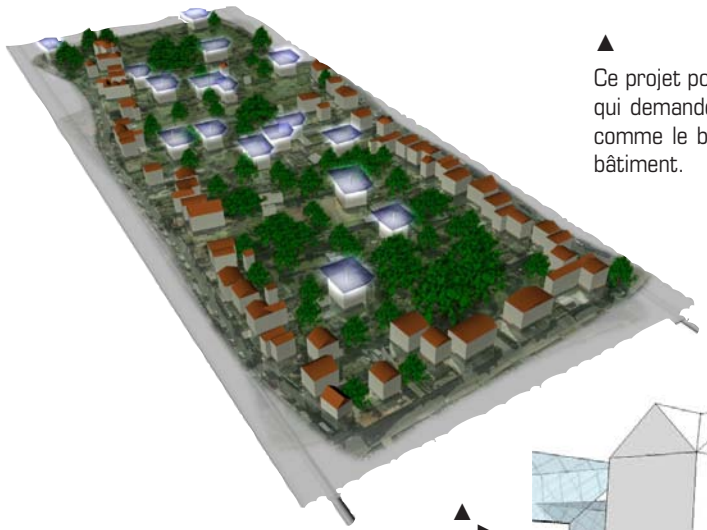
Agriculture urbaine sous serre.

Equipe LIN

Université de Marne-la-Vallée, 2008

Vivre dans des quartiers aux formes renouvelées 1

Bretigny sur Orge / Conception : Sorgem©



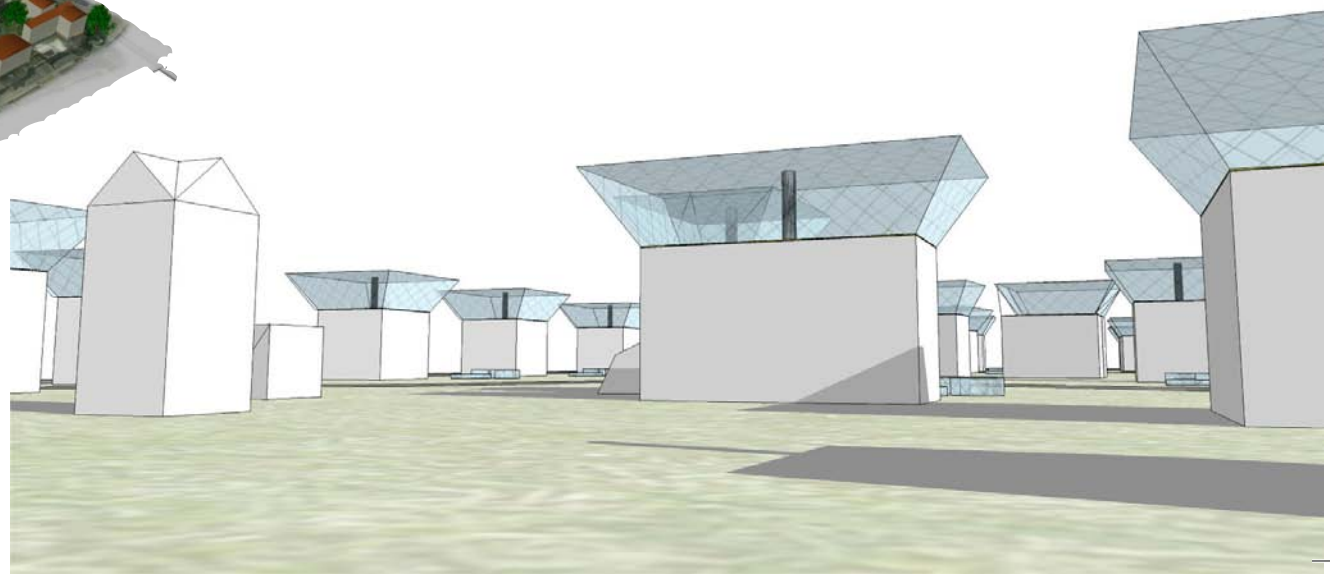
Université de Marne-la-Vallée, 2009

▲

Ce projet pour Bretigny-sur-Orge privilégie les **« éco matériaux »**. Au stade de la construction, ce sont des matériaux qui demandent le minimum de déplacements, produisent le minimum de déchets. Par ailleurs, des matériaux naturels comme le bois ou la pierre ont naturellement des propriétés isolantes et participent à la performance énergétique du bâtiment.

▲ ▶

Les étudiants de l'Université de Marne-la-Vallée ont imaginé **les toits de demain, non plus protecteurs mais receptacles de l'eau de pluie**. Cette innovation réduit au maximum le cycle d'adduction et d'assainissement de l'eau, jusqu'à l'échelle du bâtiment.



Communiquer : la métropole connectée

En 2030, les transports en commun permettent de se déplacer sans voiture à l'intérieur de la métropole. Le réseau de RER, métro et tramway maille plus finement le territoire métropolitain et rend plus faciles les déplacements de banlieue à banlieue. Tous ces modes de transports sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce réseau est aussi utilisé pour la circulation des biens. Les modes ferroviaire et fluvial sont intégrés au système logistique urbain, pour minimiser le recours au camion et réduire les problèmes de congestion routière et de nuisances environnementales. Des installations logistiques intermédiaires plus proches des quartiers apparaissent dans le paysage urbain. La distribution privilégie le commerce de proximité et les circuits courts.

A l'intérieur des quartiers, que ce soit en centre-ville ou dans les territoires plus ruraux, l'accès aux écoles, aux commerces alimentaires, aux équipements de proximité se fait majoritairement à pied, en vélo ou en bus. Dans les campagnes franciliennes, des bus rapides permettent de relier bourgs et hameaux entre eux et les rapprochent des villes plus importantes.

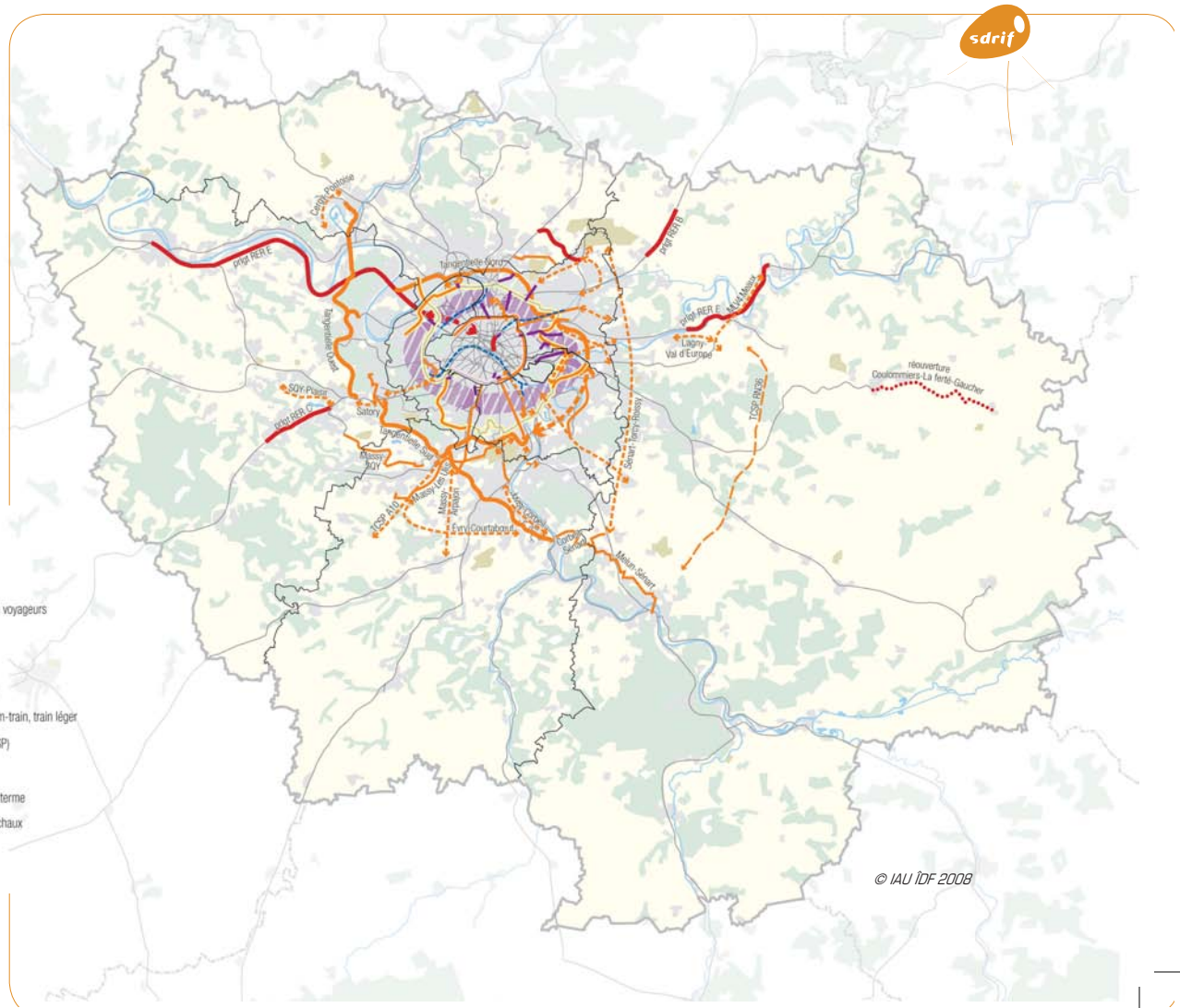
En 2030, les coupures physiques à l'intérieur de la ville disparaissent peu à peu. Les infrastructures sont mieux intégrées dans le tissu urbain. Le réseau routier rapide (autoroutes, voies rapides, périphérique…) a été « pacifié ». Les évolutions conjuguées des véhicules et des techniques de revêtement ont permis avec la réglementation sur les vitesses autorisées, de diminuer significativement les nuisances sonores. Les « autoroutes urbaines » ont été transformées en véritables boulevards de ville accueillant piétons, vélos, transports en commun. Autour de ces boulevards, se développent des quartiers denses, mixtes, aux formes renouvelées. Un travail fin d'aménagement a permis de construire des ponts, des tunnels, de recouvrir les grandes infrastructures routières ou ferrées en Île-de-France pour relier, unir, désenclaver les quartiers. Les Franciliennes et Franciliens peuvent plus facilement cheminer de l'échelle du quartier à l'échelle de la métropole.

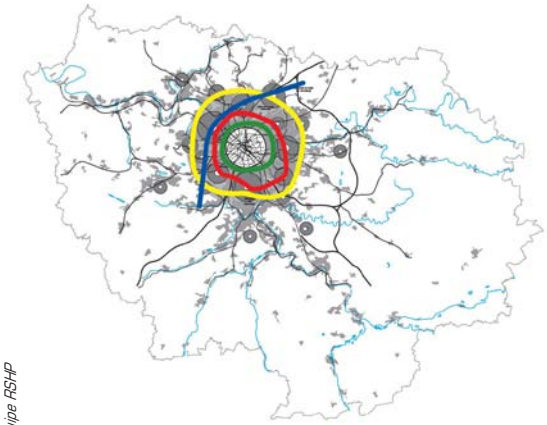
En 2030, tout le monde a accès à un Internet de nouvelle génération. Les outils portables de communication et leurs fonctionnalités ont progressé de manière fulgurante. On échange des informations, on se voit à distance. Les livres se lisent, se téléchargent et se commandent par écran interposé. Paradoxalement, cette révolution génère des besoins de plus en plus forts d'échanges et de rencontres physiques, entraînant un besoin accru de mobilité et d'espaces publics de qualité.

Communiquer : la métropole connectée 2

L'amélioration de l'accessibilité de l'Île-de-France est, dans le projet de SDRIF, un élément fondamental qui favorise à la fois le bon fonctionnement de l'espace régional et son ouverture sur le monde.
Il permet de tendre vers une meilleure cohérence territoriale, de réconcilier les quartiers et de faciliter le parcours de ses habitants entre les nombreuses polarités et au travers des multiples espaces de la métropole ordinaire. **De la liaison à la communication, organiser le maillage du territoire c'est favoriser les combinaisons, les rapports, les échanges.**
Pour traiter une grande partie des problématiques et des projets liés à l'accessibilité de l'Île-de-France, en termes de qualité de desserte du territoire interrégional, de complémentarité des stratégies et de prise en compte des impacts, le projet de SDRIF propose :
- de rendre les transports collectifs plus performants au niveau régional, notamment grâce à la création de la nouvelle infrastructure « Arc Express » et plus présents, mieux structurés au niveau local ;
- de désenclaver les territoires isolés par le franchissement de coupures urbaines ou naturelles ;
- d'améliorer le maillage entre les différents pôles de la région ;
- de faciliter les déplacements internes aux bassins de vie.

Le réseau de transports collectifs, à terme





Equipe RSHP

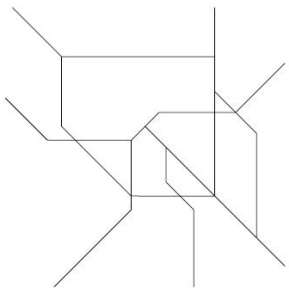
Dans le projet de l'équipe Rogers, une série d'anneaux circonférentiels vient compléter le réseau radiocentrique. Les mouvements tangentiels sont possibles sans passer par le centre de Paris, afin d'**harmoniser l'offre entre le centre et la périphérie.**

◄

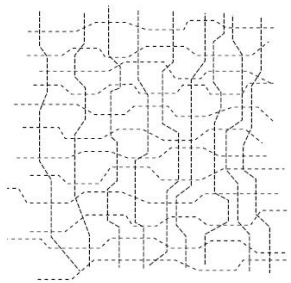
Groupe Descartes

▲

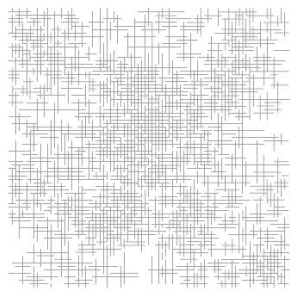
Le groupe Descartes propose une stratégie qui associe à la question des déplacements celle des lieux d'emplois. En identifiant des « segments d'activités et de services métropolitains » et en les rendant accessibles aux quartiers, le groupe espère **écourter d'une demi heure les trajets journaliers des Franciliens**



espace de la grande vitesse: réseau isotropique



espace de la vitesse moyenne: réseau passant



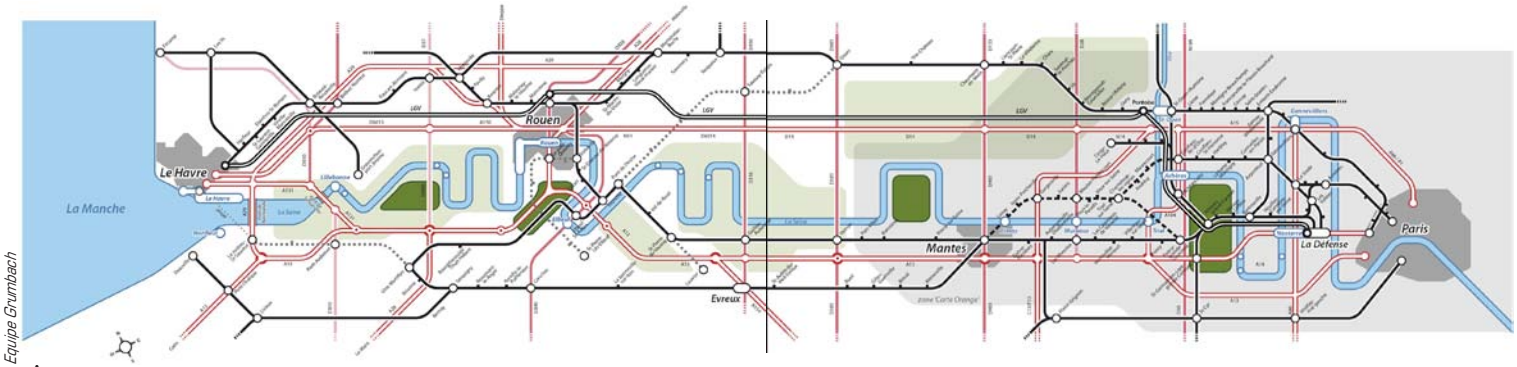
espace de la proximité, faible vitesse, réseau isotropique

Equipe Studio09 - Bernardo Secchi, Paola Vigano'

L'équipe Studio 09 étudie son concept de « ville poreuse » définie par une **accessibilité généralisée à toutes les échelles.** Pour l'espace de la proximité, il est proposé que des parcours vélos traversent tout le Grand Paris et que les rues, ruelles, passages, bénéficient de micro-interventions diffuses pour construire un espace public perméable.
L'espace de la grande vitesse concerne, dans le projet, avant tout les transports collectifs : il s'agit de compléter le maillage par des nouvelles lignes de Tramways, métros, RER, TGV.

◄

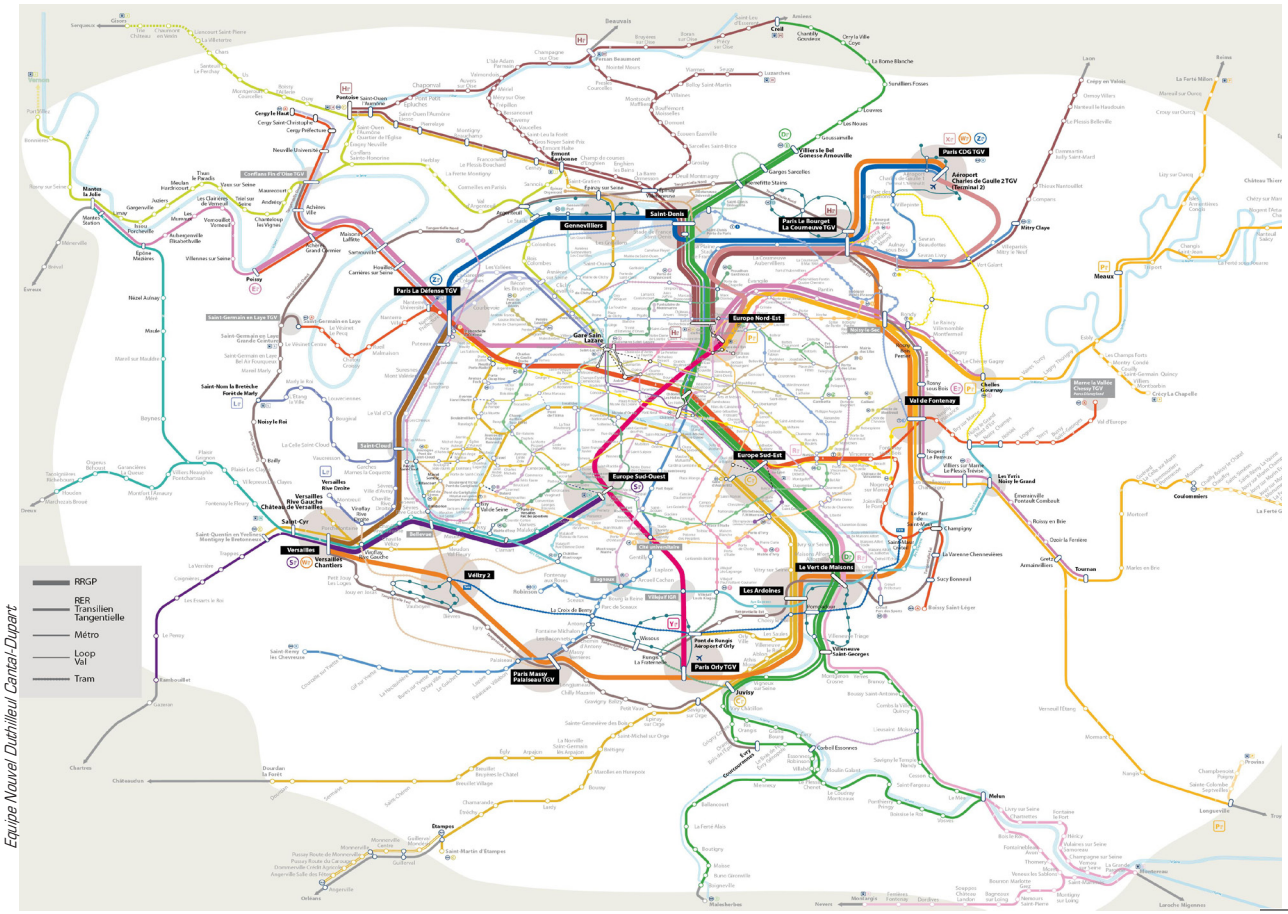
Communiquer : la métropole connectée 2



Equipe Grumbach

Le concept de Seine Métropole de l'équipe Grumbach repose sur **un système de mobilité accessible à tous et desservant l'ensemble des territoires métropolitains de Paris jusqu'au Havre.**

L'équipe Nouvel projette de doter le Grand Paris d'**un système de déplacements rapide, cadencé, maillé, aussi efficace que celui de Paris intra muros.** Ce nouveau système doit permettre de rejoindre deux points du réseau en moins d'une demi-heure avec 1 ou 2 changements maximum.
Chaque point du réseau, pour conforter son efficacité, doit être situé au cœur de pôles actifs de la métropole (existants ou en devenir) et s'articuler avec le réseau de plus petite échelle.



Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

L'équipe Lin propose que les infrastructures existantes soient complétées par des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). **Ces couloirs de mobilité à grande échelle sont accessibles depuis la « ville légère » (peu dense) grâce au système de micromobilités** individuelles et semi-collectives.

Equipe LIN

▲
Ces images des équipes Lin et Portzamparc symbolisent l'entrecroisement des infrastructures de transports. Intégrées de manière souple et discrète, elles constituent **des lieux de liaison plus que de division.**
▼

Equipe Portzamparc

Communiquer : la métropole connectée 2

Equipe LIN

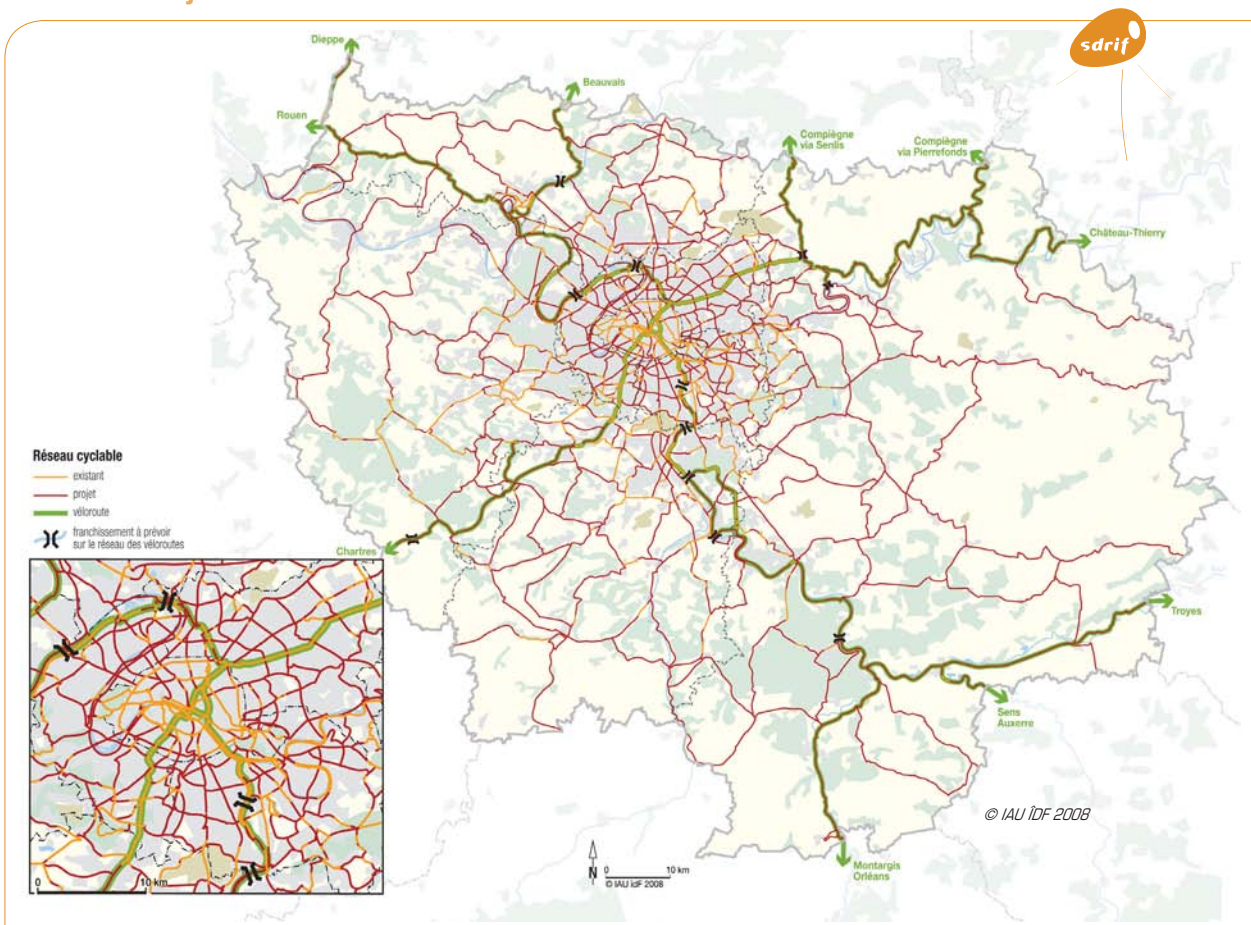
Le projet de SDRIF souhaite **favoriser les modes de déplacements « doux »** en Ile de France. Respectueux de l'environnement, ils valorisent notre futur cadre de vie. La marche et le vélo sont des alternatives à la voiture. Ces modes offrent un potentiel très important, développé par le SDRIF, qui soutient notamment la création d'un réseau cyclable maillant tout le territoire.

Plaine Commune, Saint-Denis / Conception : ATTICA ©

Le projet « Saint-Denis Gare Confluence », propose de **redonner la priorité aux piétons et modes doux** autour du pôle gare en créant un espace public de qualité et élargi. Le projet favorise l'accessibilité des modes doux à la gare en sécurisant les liaisons piétonnes et cyclables en lien avec l'arrivée des tramways.

Dans le projet de l'équipe Lin, les liaisons rapides sont complétées sous forme de micromobilité par **des solutions de transport individuel de petit format** qui offrent des accès directs et faciles au système de transports collectifs, publics ou privés.

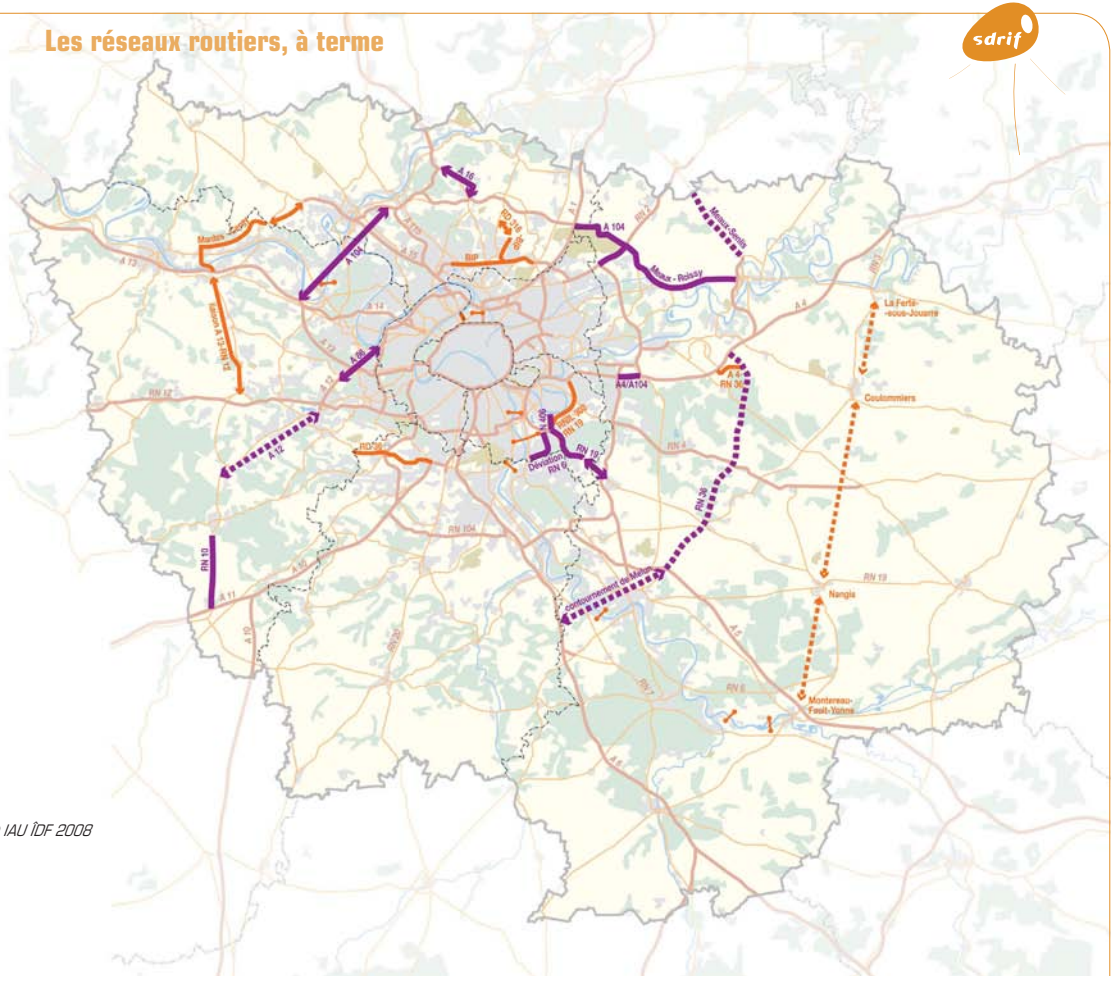
Le réseau cyclable structurant à terme



Equipe Grumbach

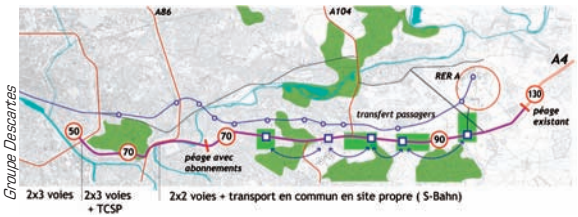
L'équipe Grumbach propose de créer **des « conciergeries » adossées aux stations de bus sur les voies rapides**. Ces lieux proposent des services de proximité (billetterie, commerces, garde d'enfants…) permettant de limiter les besoins en déplacements
◄

Les réseaux routiers, à terme



© IAU ÎDF 2008

Le groupe Descartes propose la mise en place d'**un nouveau transport collectifs, le bus guidé**, qui semble être la réponse la mieux adaptée au contexte de l'autoroute A4 : « Moins cher, plus souple d'usage, il permet des interconnexions avec l'existant ».
▼

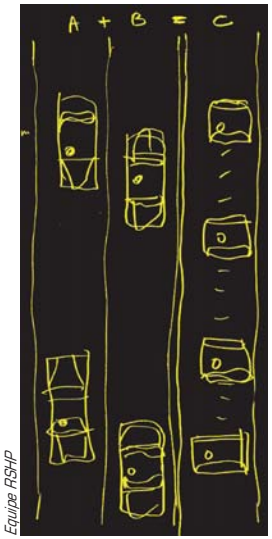


Groupe Descartes

Le projet de SDRIF préconise de compléter le réseau routier existant (bouclages à terme de l'A86 et de l'A104, nouvelles liaisons sur le réseau intermédiaire départemental) afin de fluidifier le trafic dans l'Ile-de-France de 2030, dans une logique de recherche d'alternatives à l'usage de la voiture et du poids lourd. En effet, **le réseau complété est utilisé pour la mise en place de nouveaux transports collectifs.** Des bus à haut niveau de service (BHNS) entre autres, circulent sur les voies rapides.
◄

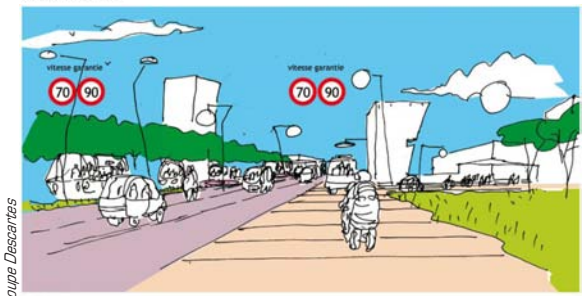
Communiquer : la métropole connectée 2

L'équipe Rogers propose d'utiliser des voitures compactes munies d'un système de gestion de leur vitesse pour réguler le trafic afin de **réduire ou optimiser la surface de réseau routier.**



Equipe RSHP

AUJOURD'HUI

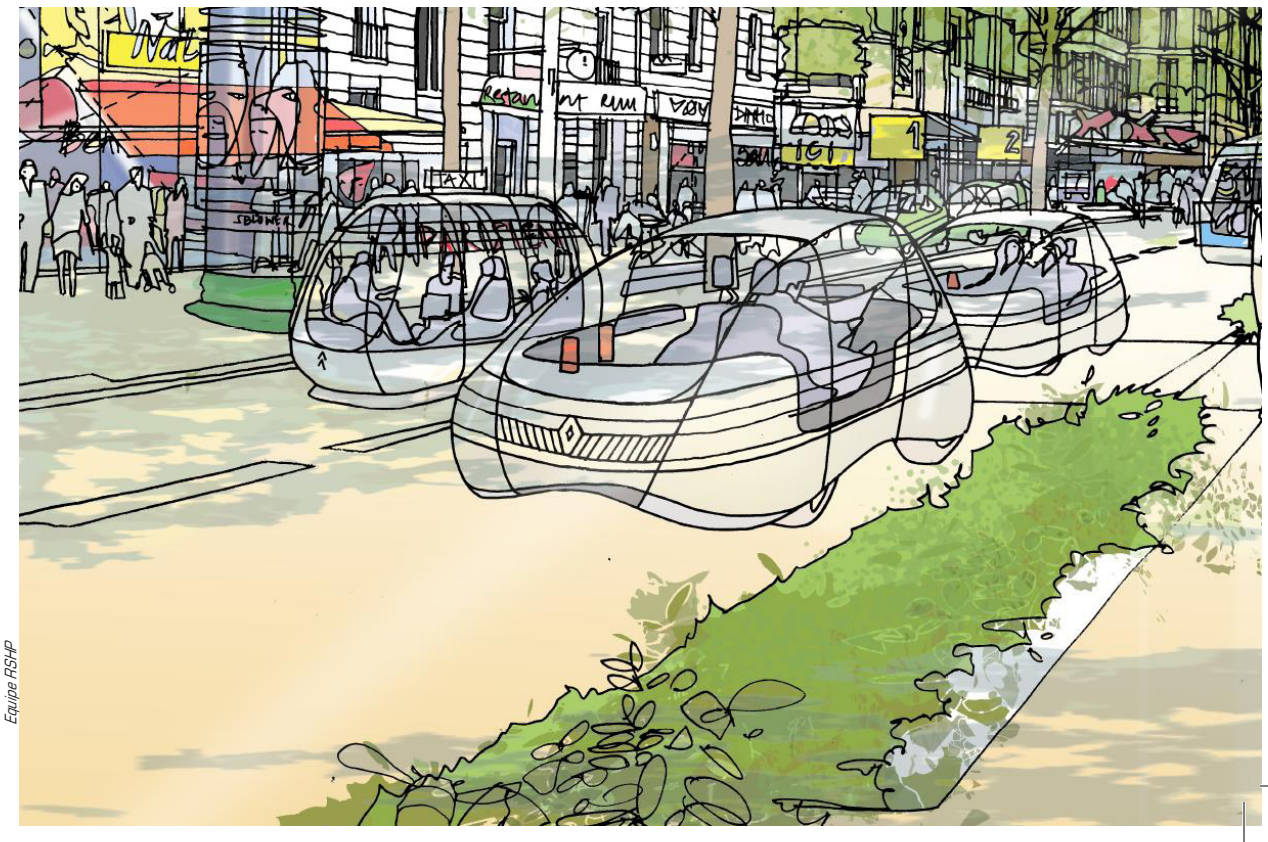


Groupe Descartes

DEMAIN

Le groupe Descartes propose d'**apaiser les autoroutes** en renforçant leur desserte par les transports collectifs pour diminuer le trafic et en régulant la vitesse. Ces espaces ainsi requalifiés (moins de nuisances et plus d'espaces verts) peuvent être reconquis par la ville.

Dans le futur Paris intra-muros, l'équipe Rogers projette **des modes de transports écologiques pour des déplacements plus sereins** : minibus collectifs à conduite autogérée et voitures électriques compactes permettent d'assurer le trafic tout en libérant de la surface pour davantage d'espaces verts.



Equipe RSHP

Le groupe Descartes souhaite **revaloriser les voies rapides, leur donner plus d'urbanité.** Ces représentations de la RN7, transformée en boulevard urbain mixte, témoignent des opportunités foncières constituées notamment par les aires de parking et les centres commerciaux.

▶

Groupe Descartes

Le projet de l'équipe Castro souhaite **revaloriser le tissu souvent déstructuré des routes nationales**. C'est pourquoi, il projette sur la RN2 une recomposition urbaine afin de mettre en scène « une porte de la métropole » : l'aéroport du Bourget.

▼

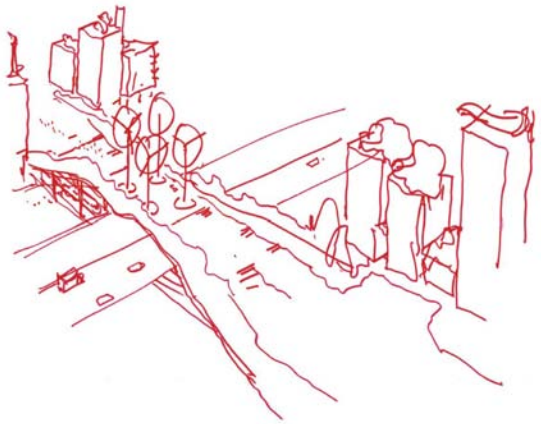
Atelier Castro Denissof Casi

École d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2008

▲

Cette mutation de la RN3, imaginée les étudiants de l'école d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, contribue à **révéler le potentiel de tissus urbains fragmentés et contraints**, au service de Paris. Une image et une réalité qu'il importe, selon eux, de transformer car ces tissus constituent « le terreau fertile d'une urbanité latente ».

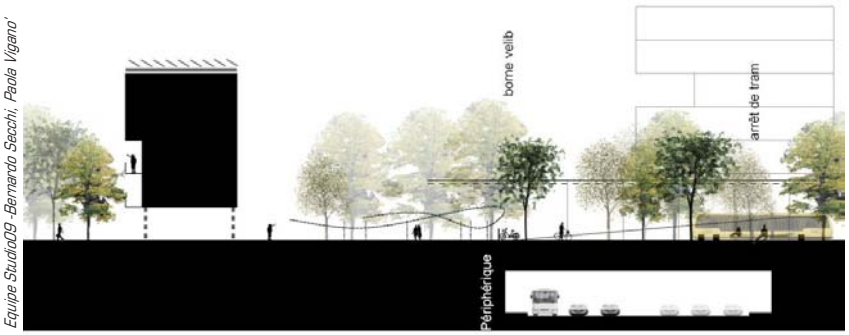
Communiquer : la métropole connectée 2



Equipe RSHP

▲

L'équipe Rogers, pour relier le centre aux contours extérieurs de la ville, conçoit **un pont terrestre** qui enjambe le périphérique et amène la nature dans la ville.
L'équipe prévoit plusieurs de ces « nouveaux corridors » pour contribuer à « retisser la ville », à estomper ses anciennes barrières.



Equipe Studio09 -Bernardo Secchi, Paola Vigano'

COUPE_ détails de l'espace public traversant en couverture du Périphérique

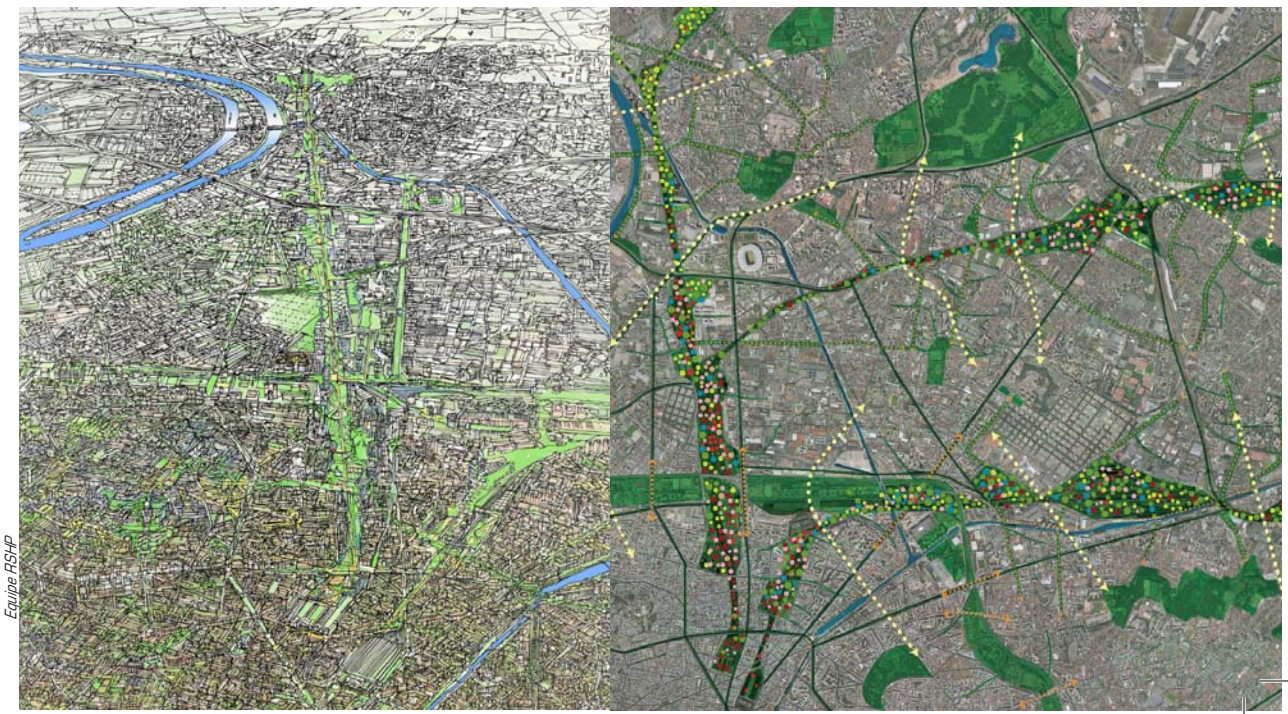
▲

L'équipe Studio 09 propose de **recréer perméabilité et connectivité** en aménageant des espaces publics couvrant certaines sections du Périphérique.

L'équipe Rogers part du constat que les lignes de chemins de fer créent de grandes ruptures dans le tissu urbain du Paris actuel. Le potentiel immense de réinvention de ces surfaces, dont l'usage est actuellement réservé au trafic ferroviaire, est valorisé.

Dans ce projet, **de nouveaux corridors d'espaces verts et d'activités viennent recouvrir les rails**. Leur aménagement consiste, dans la vision de l'équipe, en une multitude d'interventions à plusieurs échelles (parcs linéaires, nœuds d'énergie, liens multimodaux, œuvres d'arts…).
Il s'agit « d'armatures métropolitaines » : leur forme linéaire permet de créer de nouvelles liaisons métropolitaines. Ici, les armatures vertes de la Gare du Nord et de l'Est franchissent le périphérique.

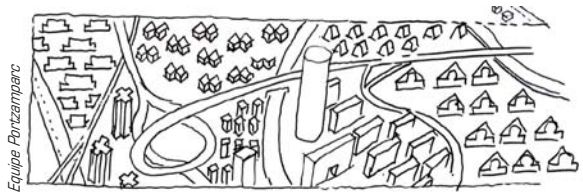
▶



Equipe RSHP

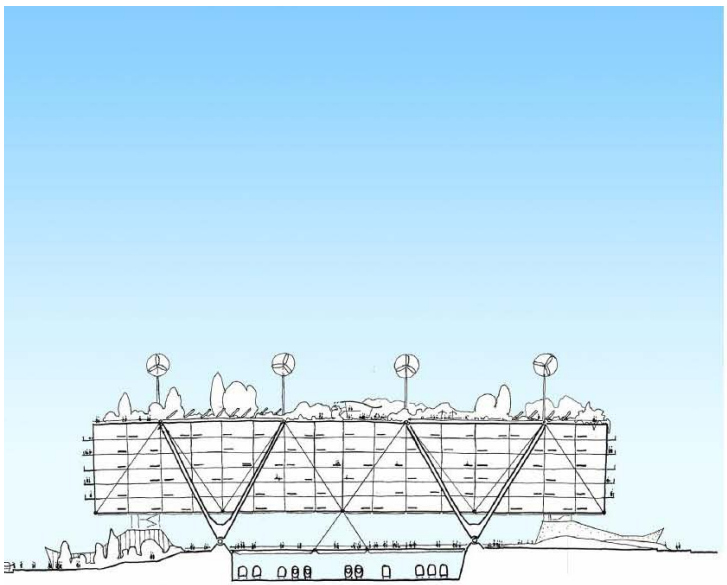
Le groupe Descartes propose de construire de nouveaux ponts pour « rapprocher les rives ». Ci-dessous, un **« pont habité »** rend accessible la gare RER des Ardoines située sur la rive gauche de la Seine depuis la rive droite d'Alfortville.
▼

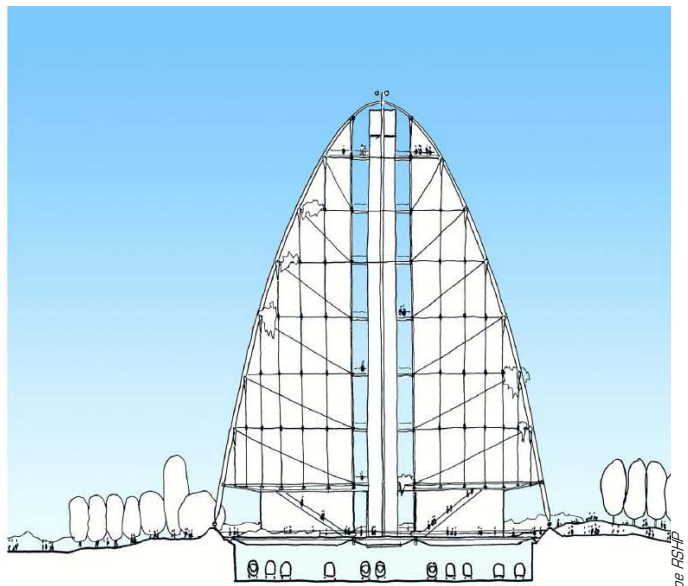
Groupe Descartes



Equipe Portzamparc

▲
L'équipe Portzamparc critique les regroupements fonctionnels et techniques des activités urbaines sur les territoires périphériques. Les « poches de territoires » sont, selon lui, de plus en plus figées et spécialisées (zones pavillonnaires, zones d'activités, zones logistiques, centres commerciaux). **Cette organisation « en juxtaposition et coupures » accentue les disparités**, crée « des barrières infranchissables au sein de la société ».





Equipe RSHP

Ces deux croquis de l'équipe Rogers de **« bâtiments pont possible »** sont des propositions pour **recréer des liaisons entre les territoires fragmentés**. Il s'agit d'espaces ouverts vers le ciel, créant de nouveaux passages dans la ville. Ils permettent au domaine public de survoler, traverser les coupures générées par les infrastructures de transports.
◄

Communiquer : la métropole connectée 2

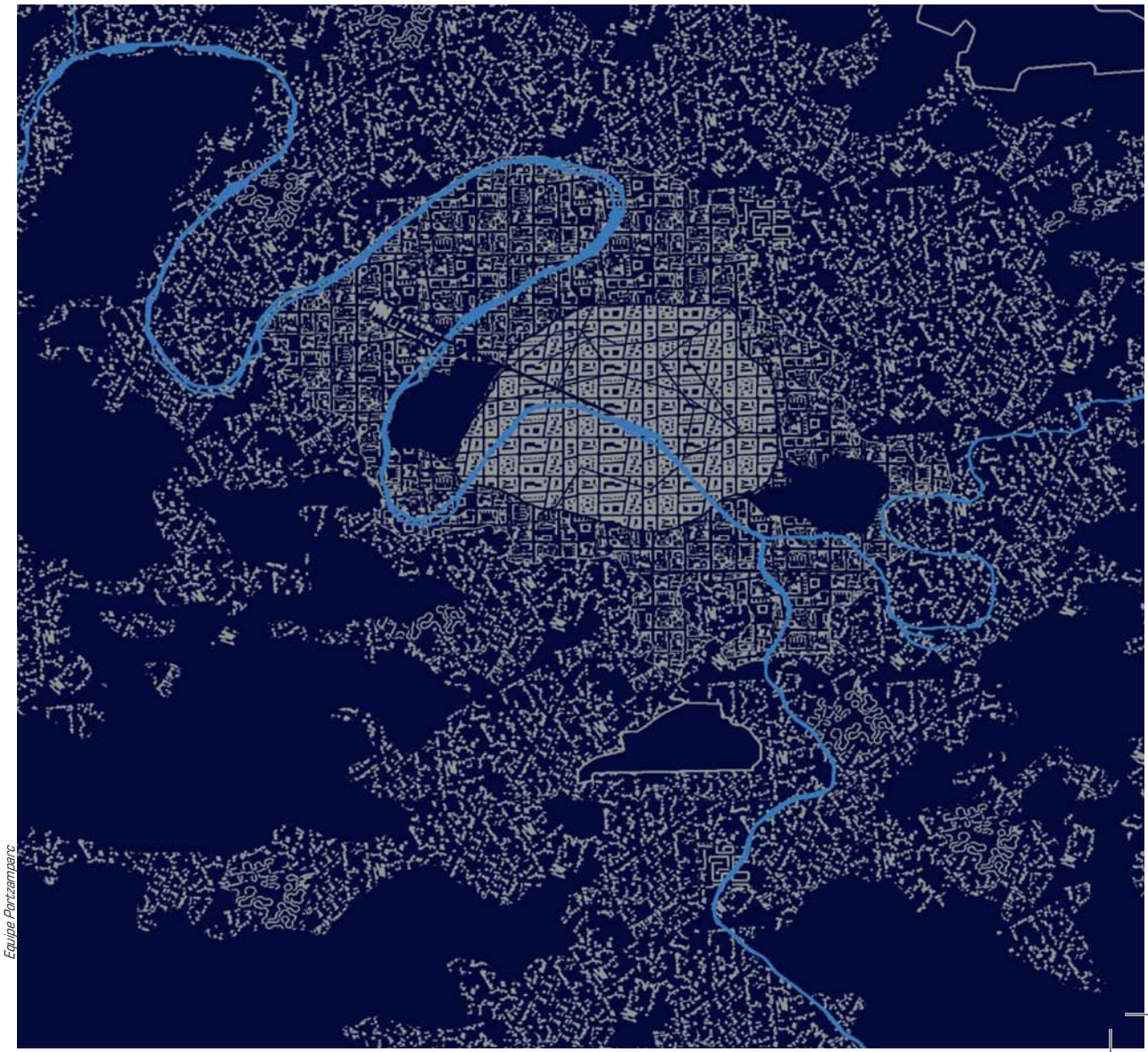
Pour l'équipe Portzamparc, « parler d'agglomération c'est parler d'un espace qui peut être étendu mais reste praticable selon des réseaux matériels de transports, conditionné par eux selon des principes de continuité, d'accessibilité, de contiguïté, organisé dans la hiérarchie des proximités et des visibilités ».

Avec l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication (N.T.I.C), d'après l'architecte, dans la vie pratique il y a une mutation : « une déspatialisation, un découplage entre deux médiums relationnels : le matériel et l'immatériel. »

Le cyber espace constitue un nouveau lieu de débats et de libres paroles qui, pour certains, présage la mort des espaces physiques de rassemblement et de vie sociale qui caractérisent nos villes, depuis l'agora grecque où nait la démocratie.

Pourtant, le décuplement de la vitesse et de la quantité d'échanges immatériels entre les grandes métropoles mondiales par delà les distances physiques entraîne aujourd'hui la croissance du réseau international des aéroports et des pôles d'affaires.

De fait ne pouvons-nous pas imaginer que les possibilités actuelles de rencontres et d'échanges sociaux dans le cyber espace sont susceptibles de générer **un besoin en nouveaux points de rendez-vous et lieux de rassemblement matériels?**



Equipe Portzamparc

Se rassembler : polarités et centralités

En 2030, la métropole francilienne est devenue plus dense, refusant de continuer à consommer de l'espace. Ce processus de densification est initié sur tous les territoires, à la faveur d'évolutions de la réglementation. Des points de concentration de plus grandes densités apparaissent sur certains lieux, avec pour pendant le maintien de pans entiers de la métropole conservant un tissu urbain plus lâche et continuant d'offrir des urbanités différentes, en réponse aux différents besoins des Franciliens.

En 2030, on cherche à développer commerces, services, équipements, logements, activités sur les carrefours de transports, du plus symbolique au plus banal. Les quartiers de gares, jusqu'ici seulement considérés comme des lieux de transports, sont devenus des morceaux de ville mixtes et denses, des nouveaux centres urbains qui structurent la métropole francilienne sur l'ensemble de son territoire. Quelques lieux, aux intersections les plus importantes, se distinguent par leur caractère symbolique remarquable, le prix plus élevé du foncier, une concentration exceptionnelle de tout ce qui fait la ville. Ces nouvelles centralités sont les lieux privilégiés de l'excellence de l'économie, de la recherche et du savoir.

La question de la cohésion sociale dans une métropole diverse, parfois traversée de tensions, est au centre de la réflexion urbaine. Les aménageurs cherchent à créer des lieux publics où toutes les classes sociales et toutes les origines se côtoient et partagent activités ludiques, sportives ou culturelles. Ainsi, de nouveaux lieux de rassemblement naissent à l'échelle du quartier ou de l'agglomération. Les espaces publics sont aménagés avec soin afin de fournir à tous des lieux agréables, propices à la mixité sociale. Construites en lien avec les centres universitaires et en considération des nœuds de circulation, de grandes médiathèques à vocation régionale sont réparties sur le territoire. Les gares et stations de tramway ou de bus abritent des lieux de services et de culture. Elles sont de véritables lieux de vie.

Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique

territoire moteur de développement économique à conforter ou à faire monter en puissance

Doter l'Île-de-France de pôles d'affaires attractifs

quartier d'affaires à conforter ou développer en pôle international majeur

pôle de bureaux à développer et à organiser

équipement de rencontres professionnelles internationales de premier rang à renforcer

Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour l'innovation

concentration d'unités de recherche, de formation supérieure de niveau international, d'entreprises, à organiser et à accompagner

Concevoir le développement économique à l'échelle de vastes bassins de vie

bassin de vie polarisé

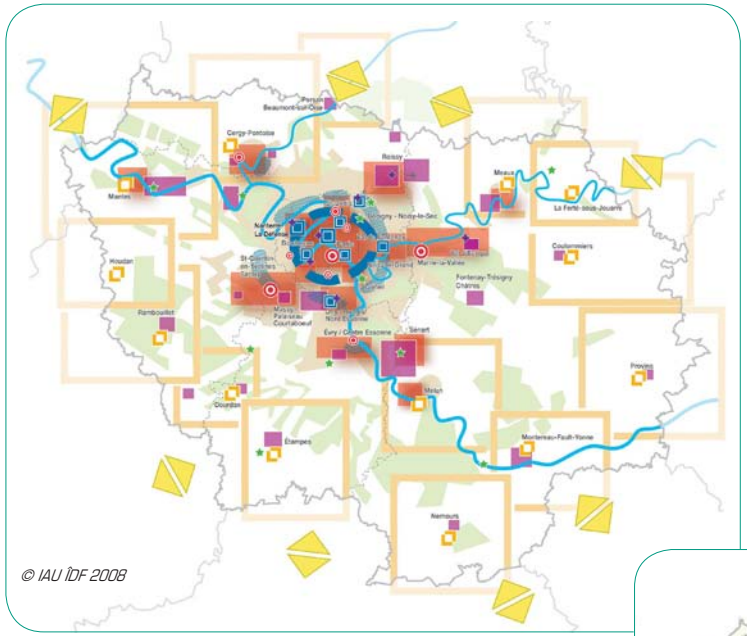
complémentarité économique avec le Bassin parisien

Renouveler et organiser l'offre de locaux et d'espaces d'activités

secteur de (re)développement prioritaire de zones d'activités économiques et plates-formes logistiques

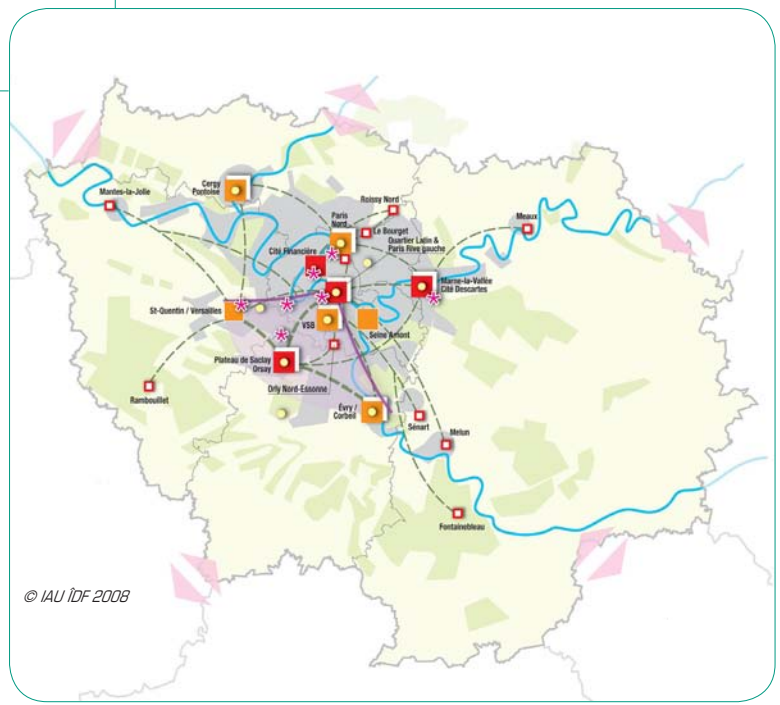
réseau de parcs d'activités PME-PMI à structurer

éco-site d'intérêt régional à créer



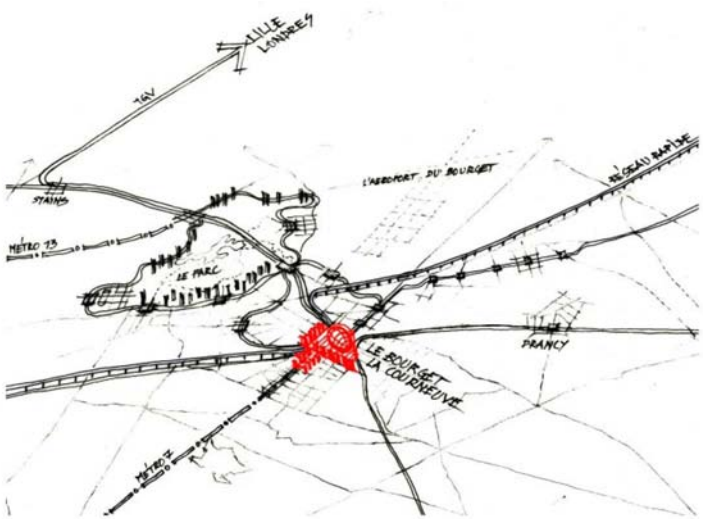
© IAU ÎDF 2008

La recherche et l'innovation en Ile-de-France à l'horizon 2030



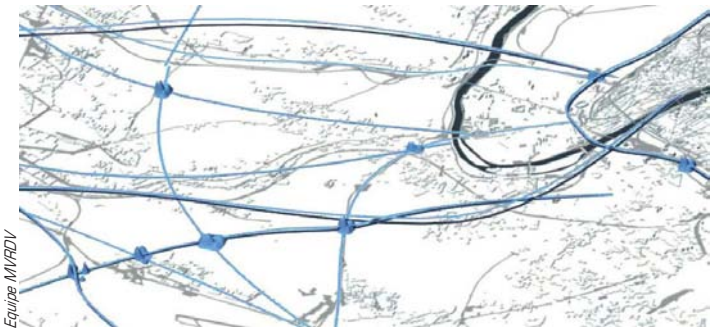
© IAU ÎDF 2008

Afin de stimuler le dynamisme et l'attractivité de l'Ile-de-France, le projet de schéma directeur fixe l'objectif de doter la métropole de pôles d'affaires et de pôles de recherche majeurs (en orange et rouge sur la carte de droite), répartis de manière à **garantir l'équilibre du territoire** et confortant son **rayonnement international**. Le projet de SDRIF conçoit le développement économique à l'échelle de vastes bassins de vie et se projette également à l'échelle du quartier en préconisant le renouvellement de l'offre de locaux et d'espaces d'activités, connectés à celle des logements.



Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

Jean Nouvel esquisse **la nécessité pour un pôle d'attractivité d'être placé au croisement de différents réseaux de transports**, à plusieurs vitesses.
◄



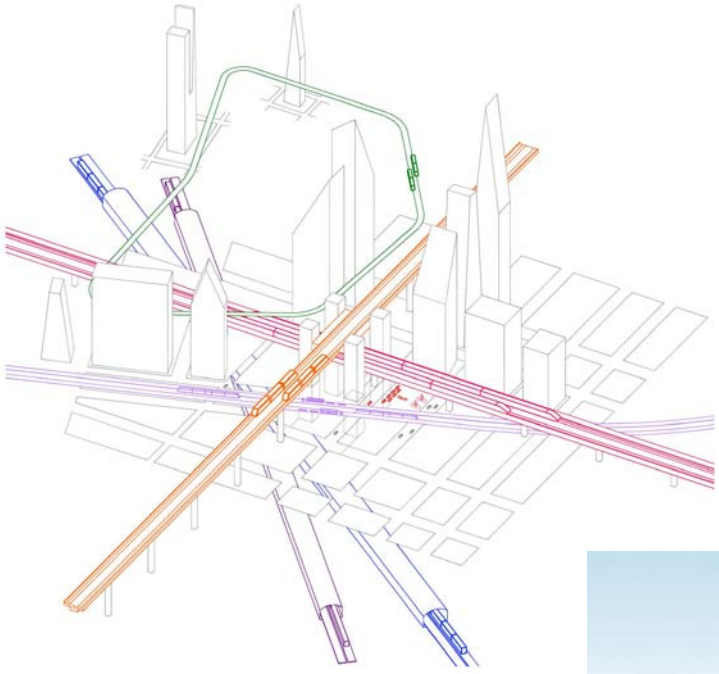
Equipe MVRDV

▲
L'équipe MVRDV propose **« une série de densités ponctuelles »** sur les nœuds de transports qui viennent mailler l'ensemble du territoire.

Groupe Descartes

Le groupe Descartes propose de créer un million de m² supplémentaires à proximité de la gare de Val-de-Fontenay qui constituerait **un pôle d'affaire à l'échelle de la métropole.**
◄

Se rassembler : polarités et centralités 3



Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

Les hubs compacts, mixtes et denses de l'équipe Nouvel sont des points de convergence, de réception des différentes influences, des plateformes d'activités. Ce sont des lieux de rassemblement des entreprises et des équipements, donc des habitants.

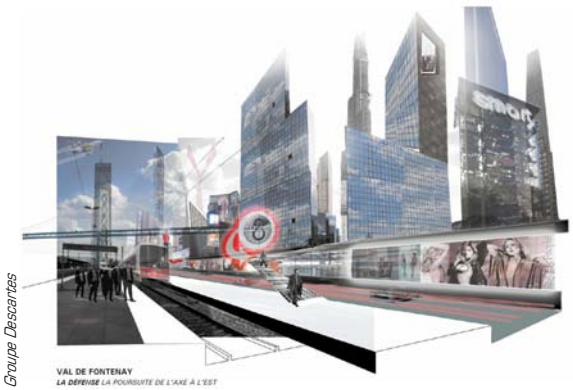
◄

L'équipe Portzamparc matérialise ces pôles de développement (ici, la gare Europe Nord à Aubervilliers), lieux au croisement de la vitesse et de l'urbanité, par **des monuments architecturés reconnaissables**, qui viennent constituer les nouveaux repères de la ville de demain.

▼

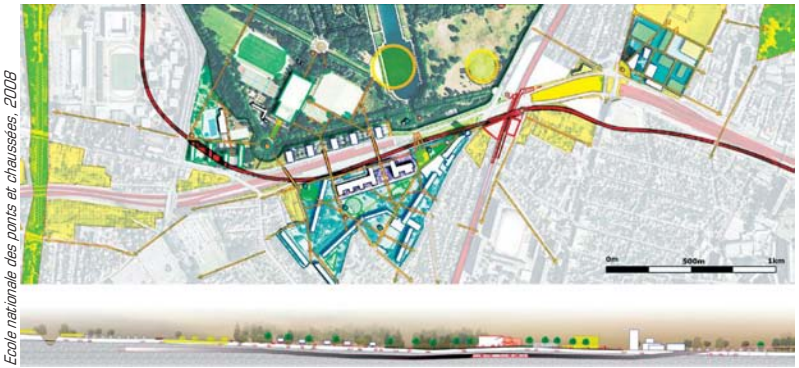
Le quartier d'affaire, imaginé par le groupe Descartes à Val-de-Fontenay vient s'inscrire dans le prolongement de l'axe de La Défense à l'Est.

▼



Groupe Descartes

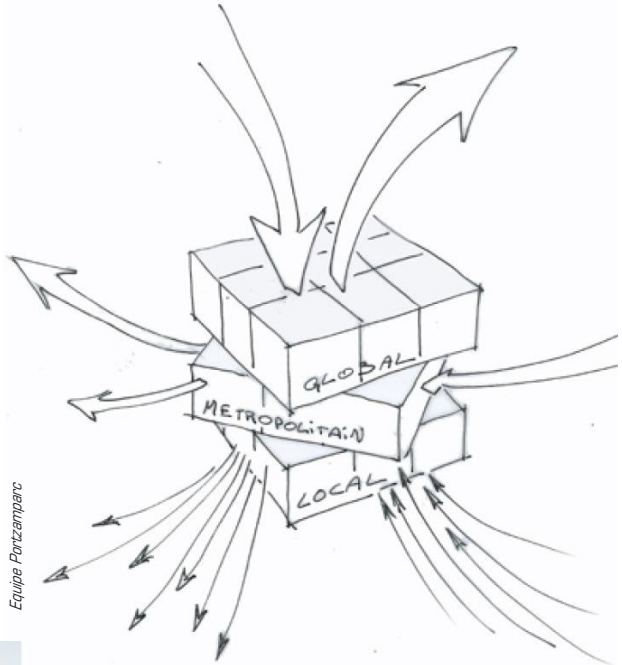
Equipe Portzamparc



Ecole nationale des ponts et chaussées, 2008

▲

La Croix-de-Berny profite, selon les étudiants de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, de sa situation au croisement de multiples infrastructures de transports. Les étudiants proposent de **transformer le parc de Sceaux en pôle multimodal** par l'intensification des usages du parc et la densification alentour.



Equipe Portzamparc

▲

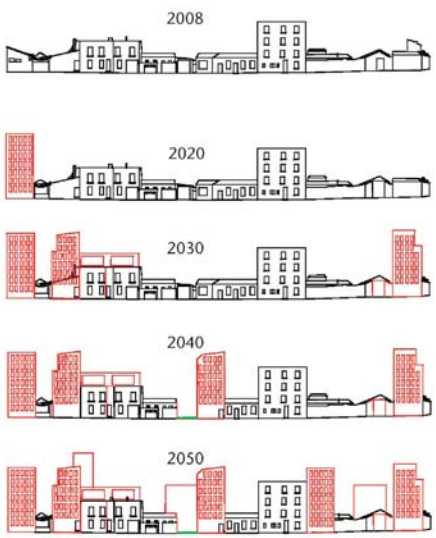
Le concept de « commutateur », pour l'équipe Portzamparc, est un lieu de transition entre l'échelle du local, du quotidien, du quartier et l'échelle métropolitaine voire internationale à laquelle les grands pôles communiquent.

Equipe Portzamparc

L'équipe Portzamparc projette de **développer Massy en commutateur urbain** entre autoroute, TGV et RER. Pour relier Massy et Saclay qui sont deux pôles de développement économique et scientifique, il propose une liaison routière ainsi qu'un axe de transports collectifs sur lesquels vient s'installer un quartier avec ses logements, commerces, restaurants, cinémas, bibliothèques…

◄

Se rassembler : polarités et centralités 3



Institut d'études politiques de Paris, 2008

Dans leur projet pour Aubervilliers 2050, des étudiants de Sciences Po Paris présentent leur concept de « sédimentation », c'est-à-dire la densification progressive de la ville sur elle-même. **Les gares en tant que « points multimodaux situés à la croisée des flux provoqués par les transports en commun » ont un statut de forte centralité.** Cette dynamique a selon eux deux conséquences : un développement des commerces et des services et le redéploiement des places publiques autour des pôles de gares.

◄

L'équipe Lin insiste sur l'intérêt de **densifier aux nœuds de transports**, « Haute densité et connexions optimales » sont selon elle les conditions exceptionnelles de ces lieux.

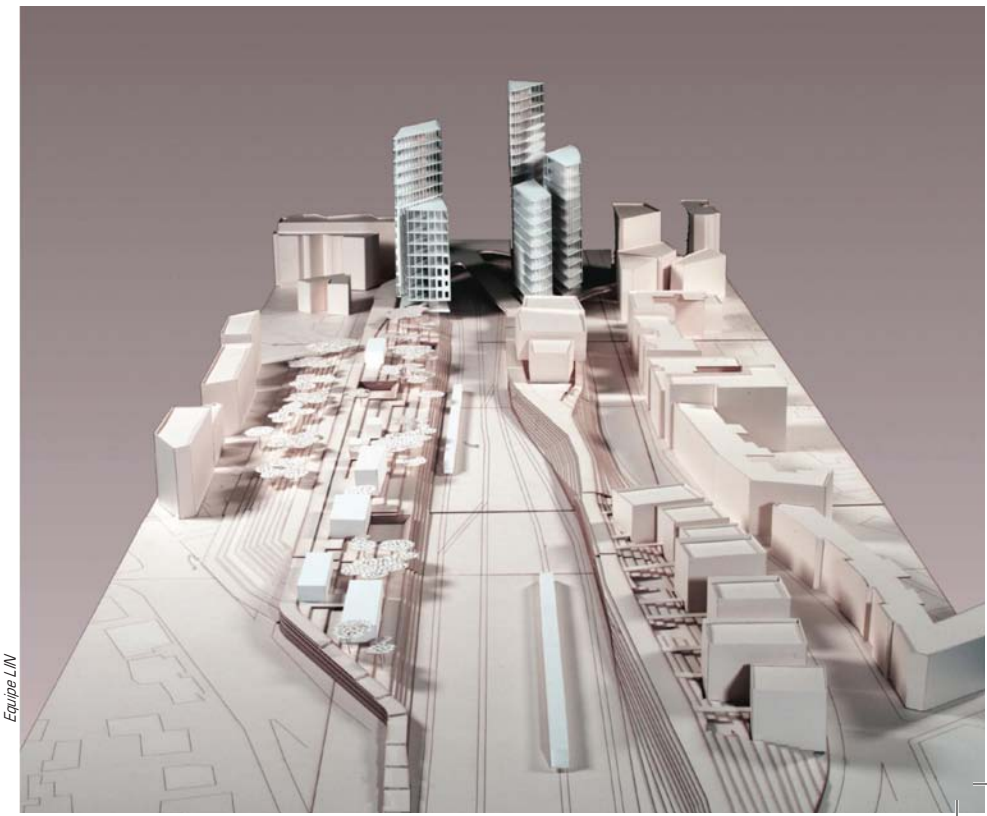
▼

Le projet d'aménagement de « Clause-Bois Badeau » à Brétigny définit **une nouvelle centralité autour du pôle gare**. Une bonne desserte permet le renouvellement socio-économique de ce site. Une mixité des fonctions urbaines assure le dynamisme du quartier en favorisant l'implantation d'activités, de commerces et de services de proximité au pied des immeubles d'habitation.

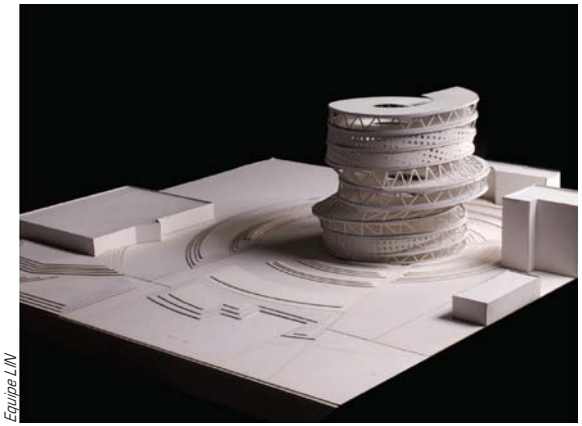
Les activités et services, implantés aux franges opérationnelles du projet, bénéficieront autant aux habitants du nouveau quartier qu'à ceux des quartiers environnants.

►

Brétigny sur Orge / Conception : Sorgem©



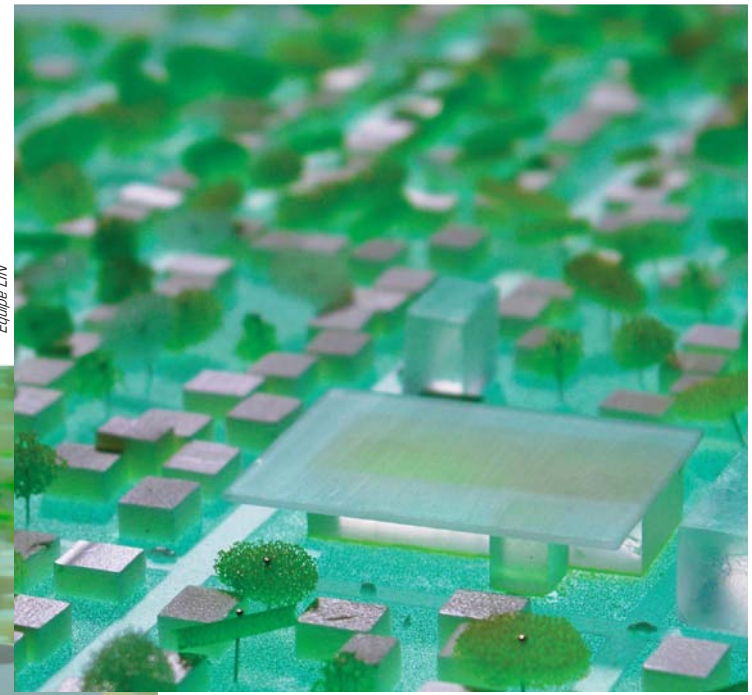
Equipe LIN



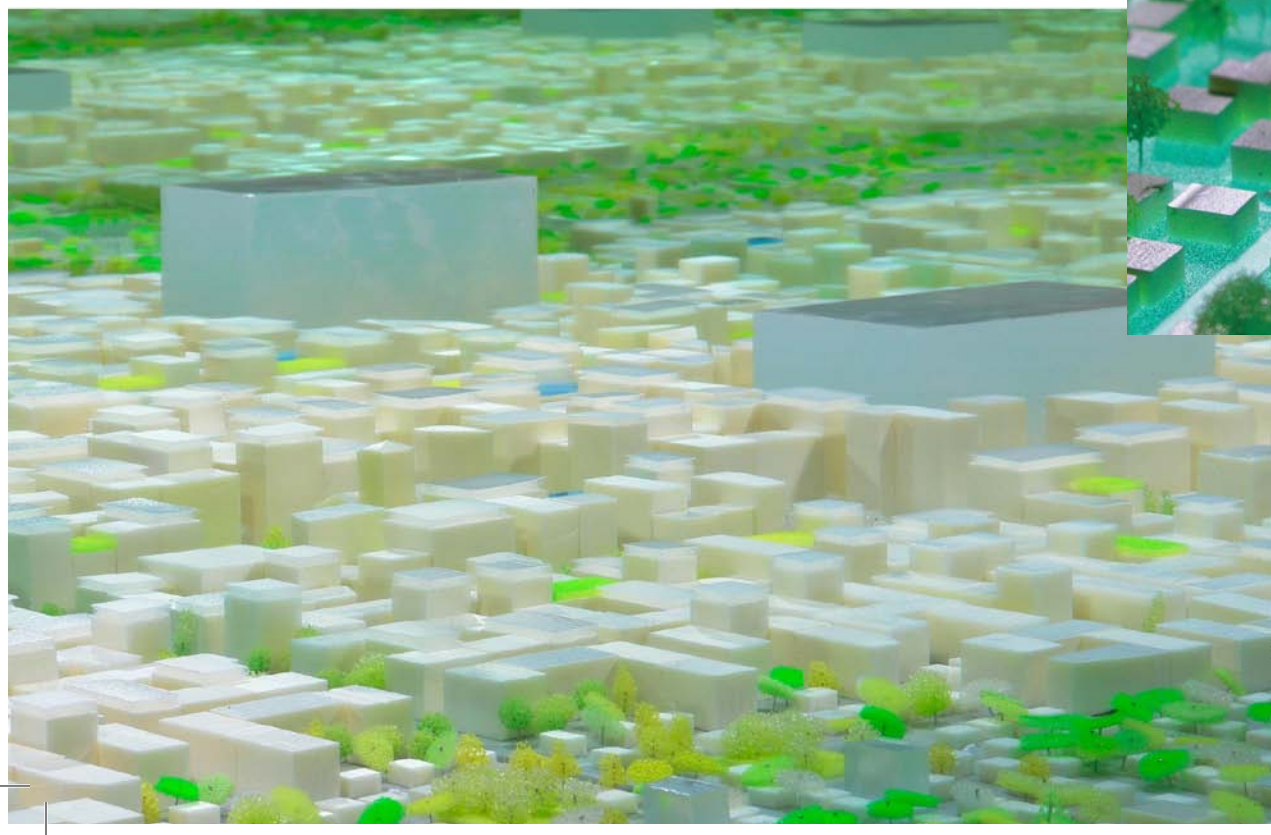
Equipe LIN

Ce prototype d'un parking multiservices de l'équipe Lin accueille des centres commerciaux et de formations, des restaurants, etc. Il est un **exemple de microcentralité à l'échelle d'un quartier.**

◄



Equipe LIN



Equipe LIN

◄▲

Les microcentralités de l'équipe Lin maillent la ville en zone périurbaine, en créant des lieux de proximité dans les quartiers (commerces, stations de micromobilités) définissant ainsi des « voisinages ».

Se rassembler : polarités et centralités 3

Equipe AUC

Equipe AUC

▲

Le « Très Très Grand Louvre » (TTGL), imaginé par l'équipe l'AUC, est plus qu'un lieu de rassemblement autour la culture et du divertissement : c'est un « réceptacle à la métropole », « une condition métropolitaine dans laquelle se nouent des rapports nouveaux entre les personnes et les choses ». Il illustre **le concept de « collecteur métropolitain »** de Djamel Klouche.

Les lieux d'enseignement et de la connaissance sont **des lieux de rencontres et d'échanges privilégiés**. L'équipe Castro propose de transformer le canal de l'Ourcq en « Canal du savoir », en lien avec les pôles universitaires du nord-est francilien.

▼

Atelier Castro Denisof Casi

Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

Ce collage de l'équipe Nouvel évoque **les lieux de rassemblement à l'échelle du quartier** : une librairie, une boulangerie, un parc ou même un toit accessible sont des lieux de la sociabilité.

◄

Equipe AUC

▲

Selon l'AUC, une place publique devant un monument prestigieux peut aussi devenir un lieu de regroupement. Pour permettre ce type d'**appropriation des espaces**, l'équipe propose « une désacralisation de ces lieux pour une image forte mais plus rassurante ».

Se rassembler : polarités et centralités 3

L'équipe l'AUC fait l'inventaire des micropolarités identifiées dans la ville actuelle qui sont autant de lieux de rencontre au quotidien. Ces **micropolarités** n'ont-elles pas autant d'importance que les grands pôles à l'échelle de la métropole ?

Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

▲

Les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle imaginent **les lieux de rendez-vous et de rencontres de 2030** :

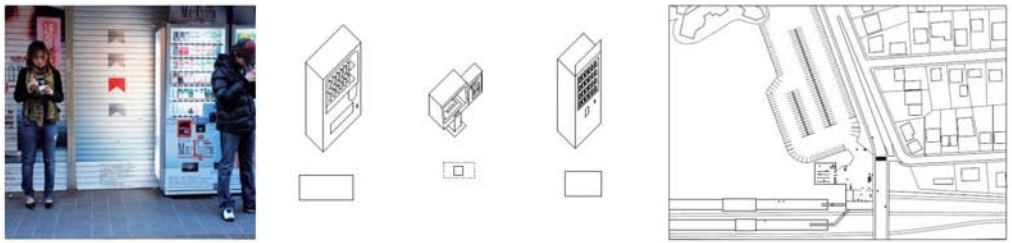
- « L'étape », kiosque futuriste multimodal, est animé par les mobilités qui y convergent. Il crée du lien social, donne accès aux ressources de la ville et développe les échanges économiques.
- Leur « Arbre communiquant » protège de la pluie et du vent, mais aussi, grâce à l'électricité produite, il éclaire la nuit et chauffe en hiver.

▼

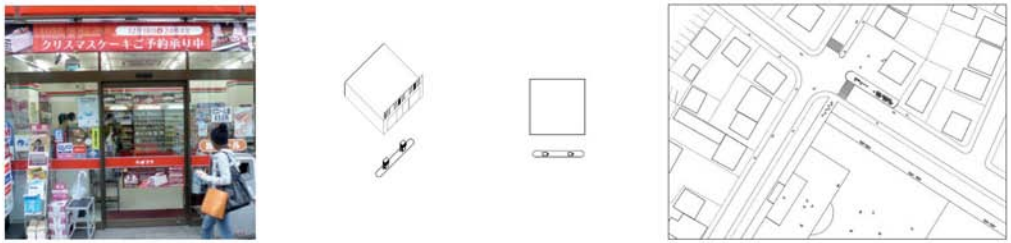
Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

▶

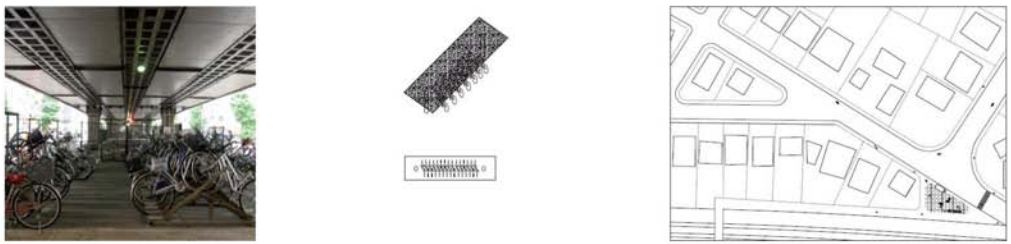
MACHINES : >1M²



CONVENIENT STORE : 100M²



VELO LOCATION LIBRE : 11M²



JEUX D'ENFANTS : 1 À 15 M²

Equipe AUC

Habiter une métropole complice de la nature

Le paysage, le relief, les fleuves et les rivières sont devenus le support du travail des architectes, des urbanistes, des aménageurs. Les projets urbains se conçoivent comme émergents du paysage, du socle naturel. La nature est devenue un élément à part entière de la ville. Elle n'est plus considérée comme du vide autour de la zone urbanisée. L'environnement est un enjeu partagé par tous les acteurs : Etat, collectivités locales, entreprises, citoyens.

La nature assure et anime une véritable fonction dans la ville : fonction paysagère, fonction de détente fonction nourricière, éducative, sociale, environnementale, urbaine. Elle s'immisce à l'intérieur de la ville et se crée des parcours. Elle investit les toits, les terrasses, les façades.

Dans cette ville renouvelée et densifiée, les frontières se diluent. Les lisières urbaines ménagent une transition entre le bâti et l'agricole, le forestier, les clairières… La ceinture verte est préservée au cœur de la zone dense. Les parcs, les grands massifs boisés et les espaces agricoles assurent à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération cet équilibre essentiel entre ville et nature. Les usages des espaces agricoles et naturels se diversifient : économiques, écologiques, de loisirs…

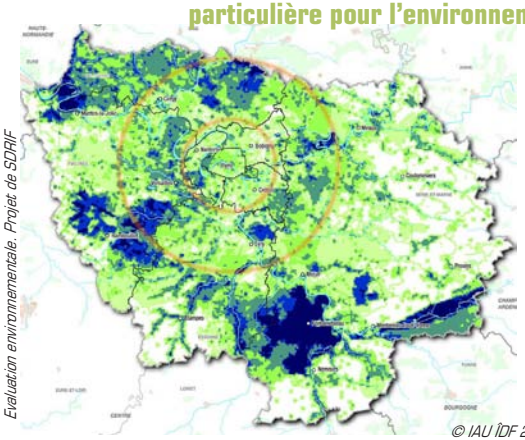
Les continuités naturelles entre les massifs forestiers et les espaces agricoles favorisent la biodiversité et permettent la circulation des animaux et des espèces végétales. Elles ménagent des corridors propices aux migrations des espèces qui accompagnent les mutations climatiques et tissent leur trame dans les tissus urbains qu'elles traversent.

L'Île-de-France a su conserver son rang de première région agricole française, ce qui lui permet de conserver sa fonction nourricière sur une majeure partie de son territoire. Dans les campagnes et aux lisières des villes, une agriculture de proximité s'est développée et a pris une part croissante dans l'alimentation du marché métropolitain. Les circuits de distribution se sont raccourcis, diminuant coûts de transport, de stockage et émissions de gaz à effet de serre. A la faveur de l'essor des éco-matériaux, dont l'utilisation est devenue la règle, des filières spécifiques de construction se sont davantage constituées, notamment la filière bois qui a permis l'extension des surfaces boisées.

Habiter une métropole complice de la nature 4

Avec l'objectif d'améliorer la qualité de l'environnement urbain des habitants, le projet de SDRIF offre un cadre de cohérence d'ensemble pour les actions à mener **afin de renforcer la place de la nature dans l'agglomération centrale** en préservant les espaces verts et boisés publics existants, en définissant, entre ces espaces verts et boisés publics, un réseau de continuités vertes et bleues d'intérêt régional.
L'évaluation environnementale a également permis de mettre en lumière :
- **les espaces subissants d'importantes dégradations environnementales**, où doivent prioritairement se porter des actions de requalification;
- **les espaces de grande valeur patrimoniale**, à valoriser.

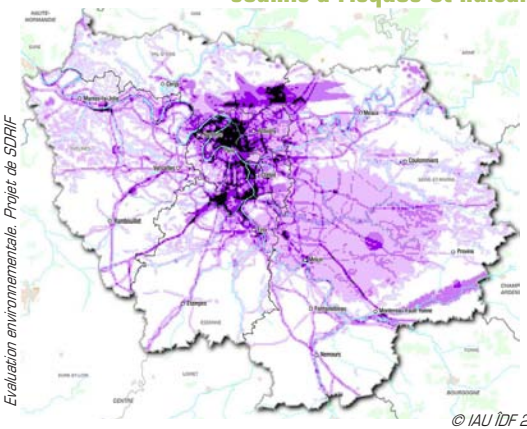
Sites revêtant une importance particulière pour l'environnement



Evaluation environnementale. Projet de SDRIF

© IAU ÎDF 2008

Sites pollués, carencés ou soumis à risques et nuisances



Evaluation environnementale. Projet de SDRIF

© IAU ÎDF 2008

La Trame verte d'agglomération

Développer l'offre en espaces ouverts au public
- créer de nouveaux parcs ou étendre les parcs existants en zones carencées
- ouvrir au public de nouveaux espaces boisés, naturels ou agricoles
- tendre vers les 10 m² par habitant d'espaces verts publics en zones carencées
- zone desservie par un espace vert public ou une liaison verte

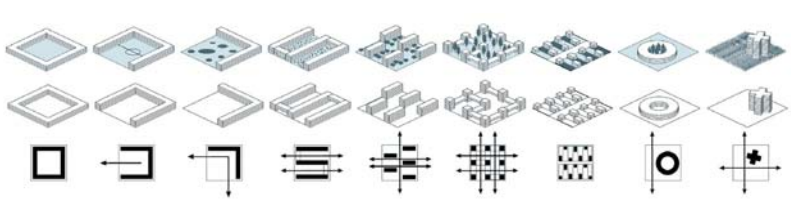
Pérenniser les espaces verts publics au coeur de l'agglomération
- espaces boisés publics
- espaces verts et de loisirs publics
- 1ers grands espaces ouverts à proximité de Paris

Intégrer les espaces ouverts à la trame verte
- grands équipements sportifs
- cimetières
- entités agricoles urbaines

Créer un réseau de liaisons vertes et/ou écologiques, maillé et hiérarchisé
(Réseau à terme représenté)
- liaisons vertes des grandes vallées et des canaux
- liaisons vertes majeures
- autres liaisons vertes

Mettre en valeur le paysage
- prendre en compte le relief
- s'appuyer sur les tracés historiques

- limite de la trame verte d'agglomération

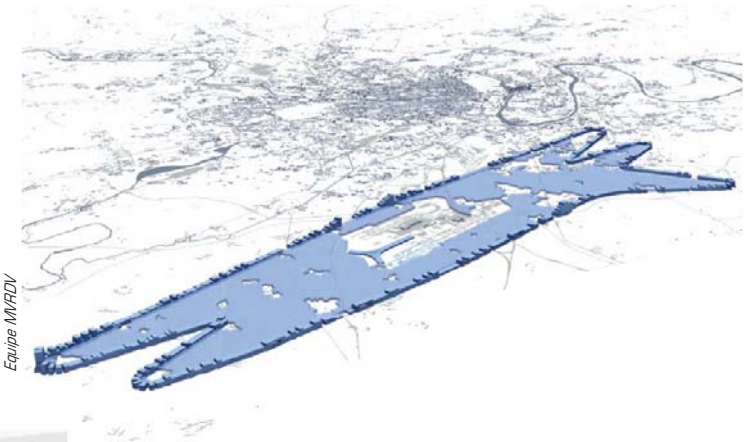


Equipe Studio09
Bernardo Secchi, Paola Vigano'

▲

L'équipe Studio 09 esquisse différentes manières d'**intégrer des espaces verts au bâti**. Le périmètre habité est ici conçu comme un « ante parc » : un espace urbanisé qui non seulement laisse libre accès au parc mais permet aussi de le structurer.

© Barbier, Beaudoin, Cauchy, Gady, DSA Architecte-urbaniste, EAVT 2009



Equipe MVRDV

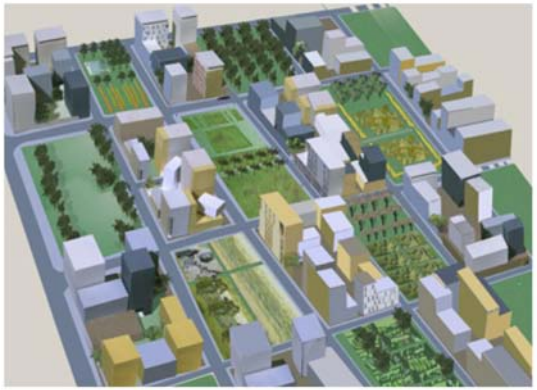
▲

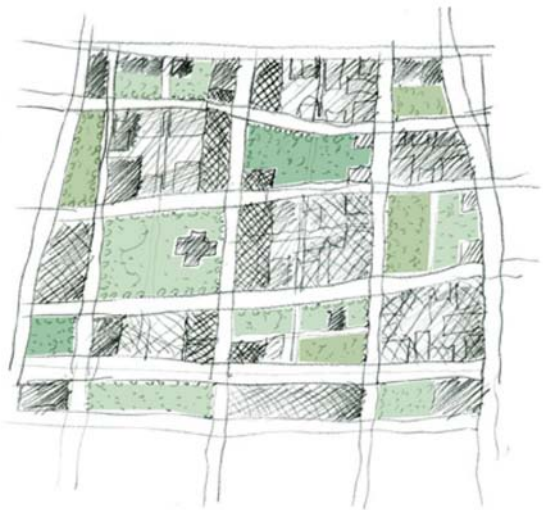
En plaçant l'aire de l'aéroport Charles de Gaulle au centre d'une forêt dont les contours correspondent à la zone la plus concernée par les nuisances sonores, l'équipe MVRDV entend **compenser les émissions en CO2**.

Le groupe Descartes propose, en certains points de l'Ile-de-France, d'aménager des formes urbaines aux densités raisonnées qui **«fabriquent une ville à la campagne»**.

◄

Habiter une métropole complice de la nature 4





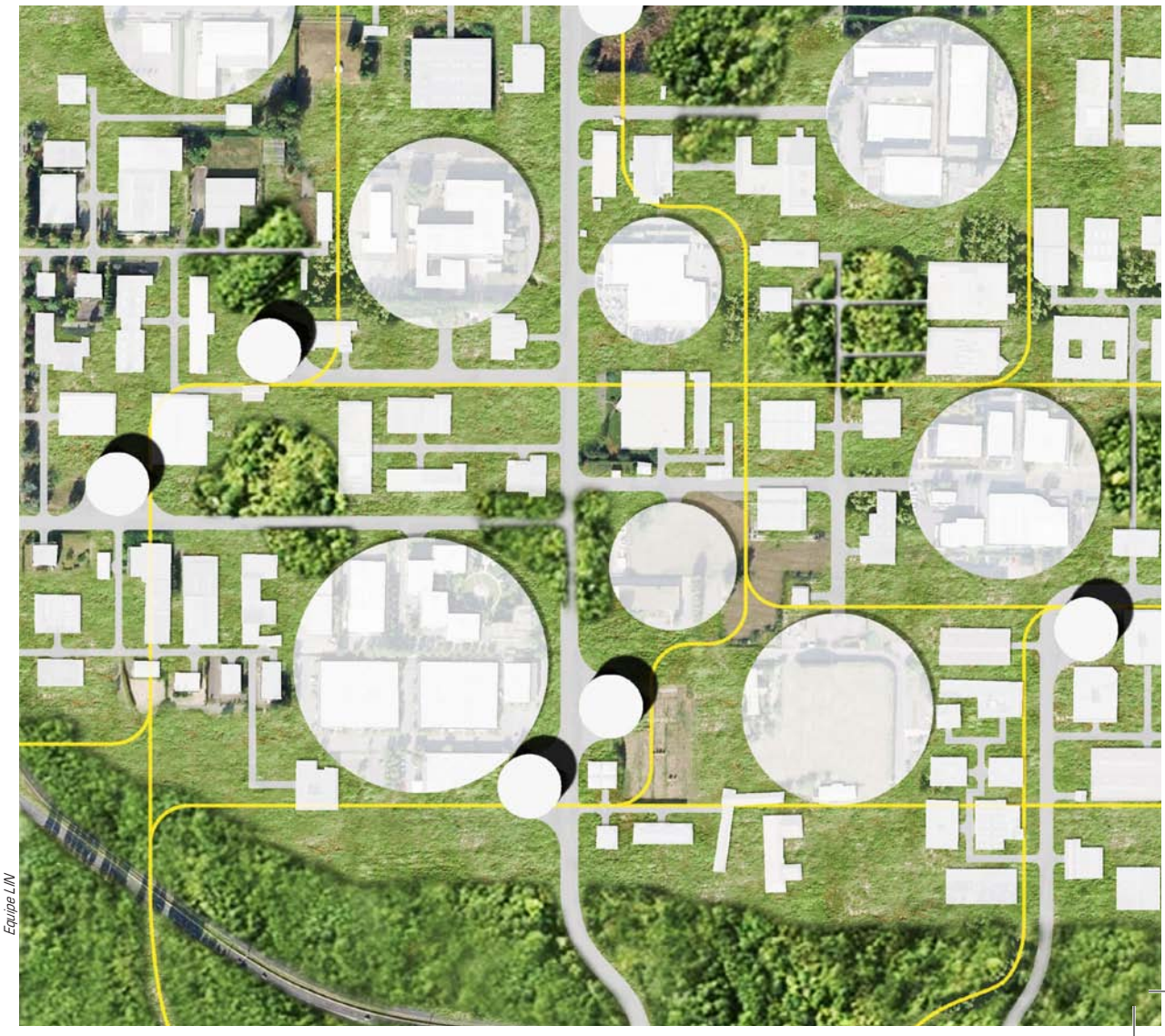
Equipe Portzamparc

Cette composition de « ville-campagne » de l'équipe Portzamparc se présente sous la forme d'**un damier d'îlots ouverts alternant avec des rectangles de campagne** inter-pénétrables en squares, jeux, équipements, bosquets, etc.

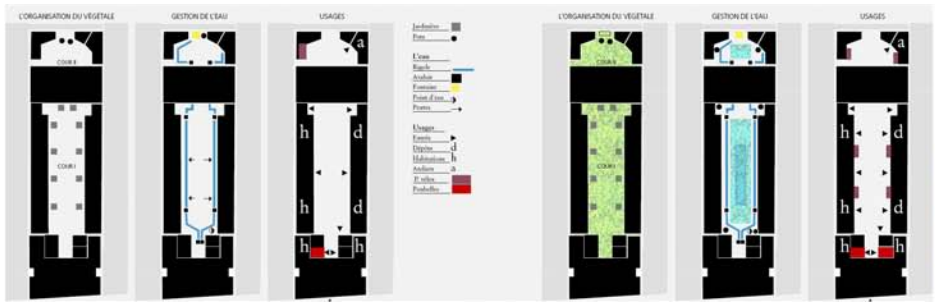
◄

L'équipe Lin suggère la construction d'immeubles de parkings pour **réduire les surfaces d'asphalte** et renforcer la végétation.

►



Equipe LIN



Equipe Grumbach

© Lena Soffer

▲

L'équipe Grumbach et Lena Soffer, paysagiste, imaginent que **les jardins de proximité** constituent un vaste réseau végétal à l'échelle de la ville et contribuent à la création de microclimats prévus par la charte de Kyoto. Ils favorisent la porosité des sols, la récupération de l'eau de pluie, la microgestion urbaine de proximité, permettent le rangement des vélos ou encore le tri sélectif… L'équipe propose également l'agencement des édifices qui **s'ouvrent sur la nature et cherchent à s'y installer** pour construire des villes dont la végétation devient un matériau plus présent qu'aujourd'hui.

▼

Ris-Orangis

Equipe Grumbach

Ivry sur Seine. © B.Fortier

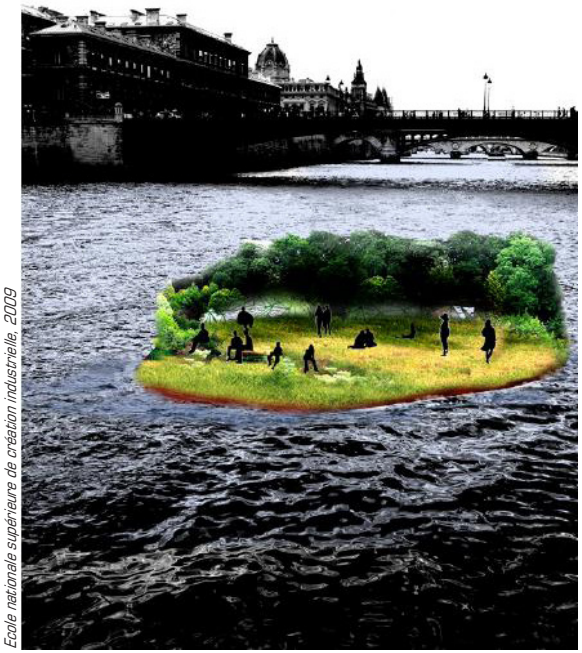
Le projet des « docks de Ris », à Ris-Orangis, intègre la nature à la ville en créant des espaces publics, non clos et imbriqués dans le quartier. **La forme du bâti, organique, s'organise autour de ces « coulées vertes »** qui mènent de la ville au lac.

◀

Habiter une métropole complice de la nature 4

Le groupe Descartes projette, aux étangs de Grigny, **un parc à l'échelle de la métropole francilienne**.

Groupe Descartes



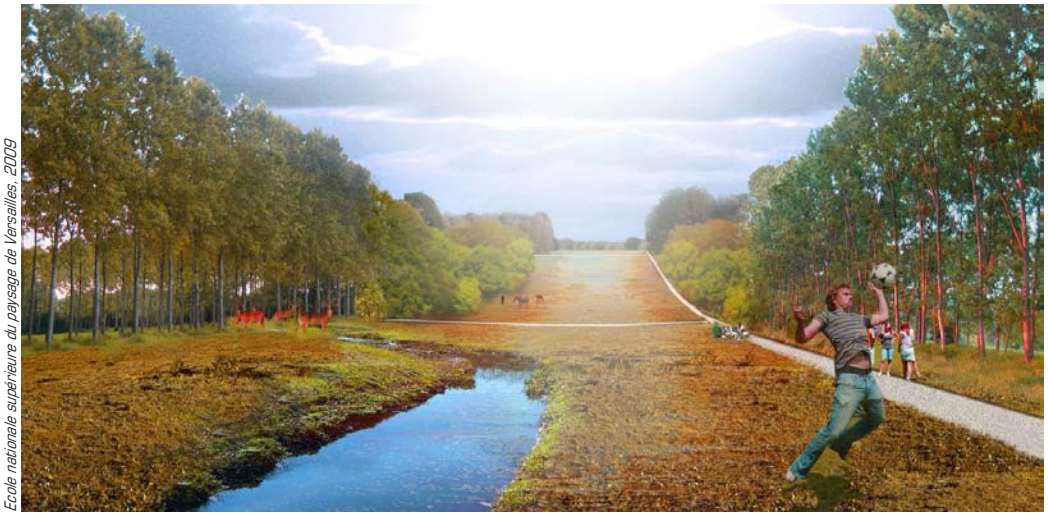
Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

Afin d'accroître le nombre d'espaces végétalisés dans Paris intra-muros, l'Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle imagine **des squares flottants sur la Seine**.

Sur l'Ile Seguin à Neuilly-sur-Seine, l'équipe Castro propose **un vaste parc pour fabriquer une relation entre les deux rives**.

Atelier Castro Denissof Casi

La « plage de Saint-Quentin-en-Yvelines » de 1,3km de long projetée par l'Ecole du Paysage de Versailles devient « l'espace de loisirs de l'agglomération et même de la métropole».



Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles, 2009

Le groupe Descartes suggère que **le bois de Vincennes** devienne « une centralité » en investissant ses contours et ses détours.

Groupe Descartes

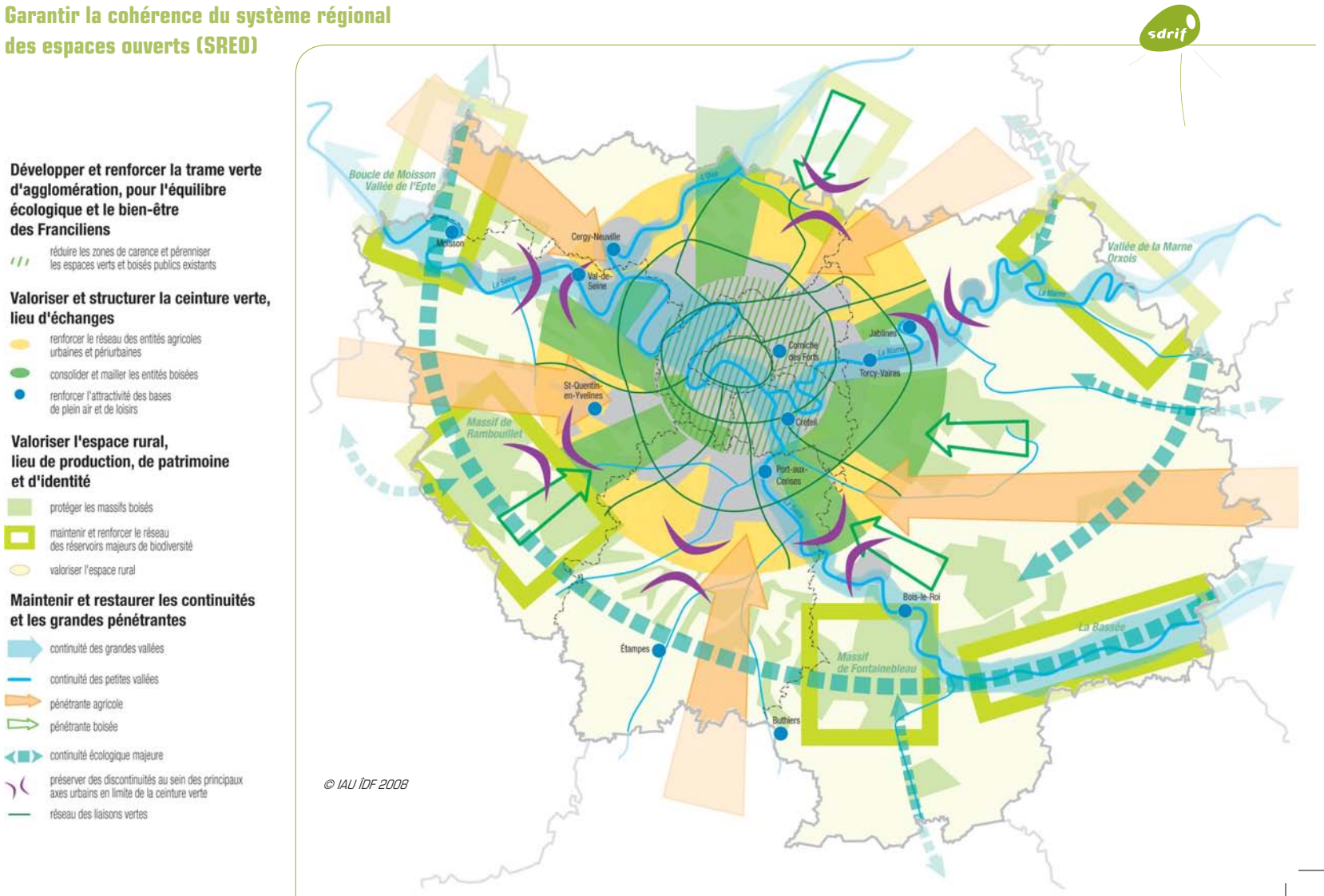
L'équipe Lin souhaite que **fonctions urbaines et lieux de grande biodiversité coexistent** en révélant leurs complémentarités.

Equipe LIN

Habiter une métropole complice de la nature 4

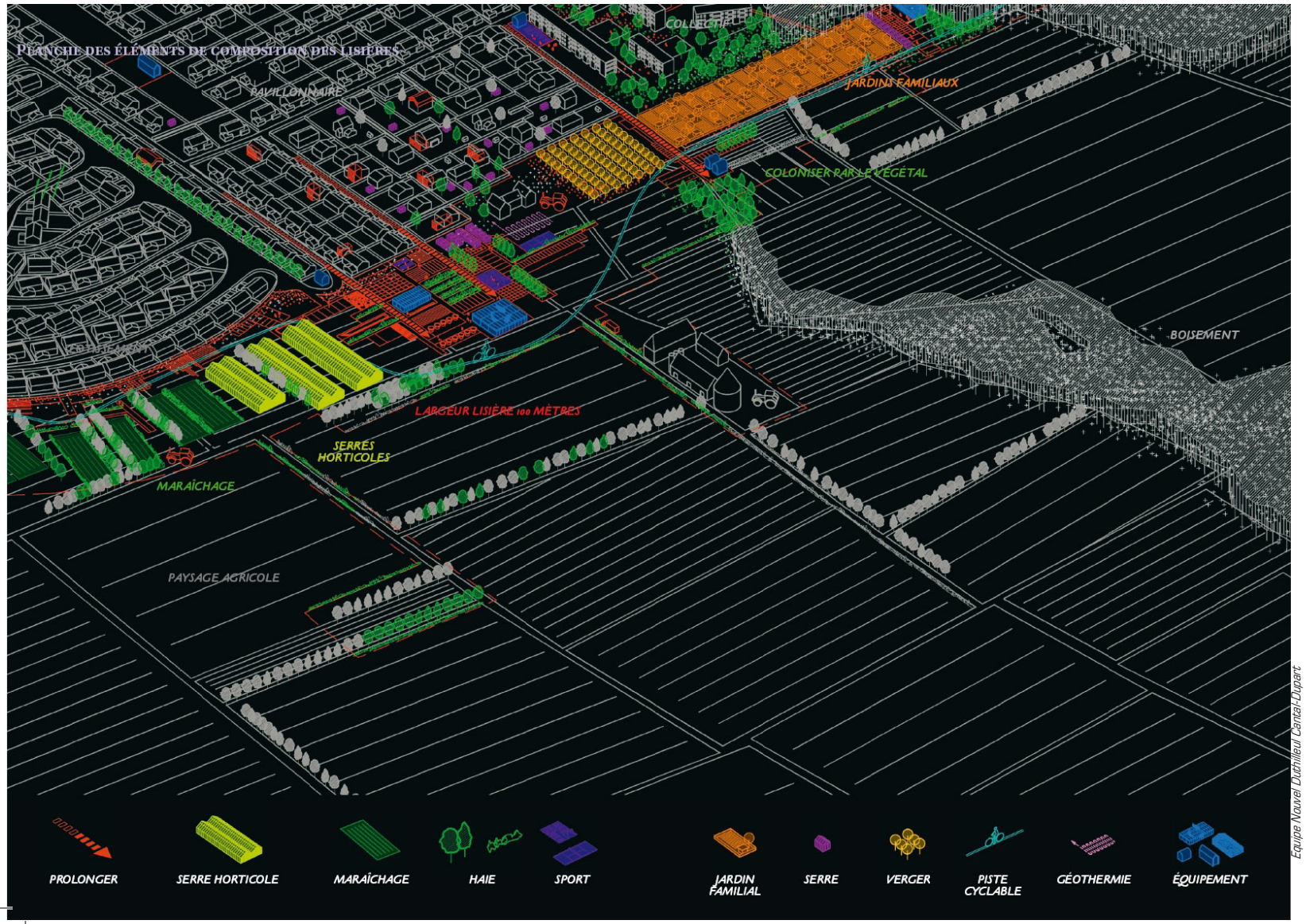
Le projet de SDRIF structure un système régional des espaces ouverts (SREO) qui comporte **des entités cohérentes (espaces agricoles, forestiers, naturels et espaces verts urbains), reliées entre elles par des continuités écologiques**. La gestion durable des écosystèmes et des ressources naturelles (eau, biodiversité, sol et sous-sol, matériaux, air et énergie) est un enjeu fort.
Le projet de SDRIF protège les différentes fonctions de l'espace rural par la valorisation de la production agricole et forestière, la préservation de la biodiversité (reconnaissance et protection de « corridors biologiques »), la prévention des risques naturels et technologiques (notamment des risques d'inondations), la régulation des ressources naturelles, et enfin, par le renforcement des atouts paysagers et des fonctions de tourisme et de loisirs.

Garantir la cohérence du système régional des espaces ouverts (SREO)



© IAU ÎDF 2008

L'équipe Nouvel souhaite **donner une épaisseur et une existence aux « franges urbaines », où se rencontrent la ville et la campagne**, à travers de microaménagements. Il est proposé que ces franges soient conçues comme des espaces spécifiques qui viendraient articuler ces deux mondes, les concilier, les faire profiter l'un de l'autre. Ce milieu doit faire à la fois appel aux techniques empruntées au monde agricole (vergers, potagers, maraîchers, serres horticoles…) et à des formes urbaines (jeux pour enfants, marchés couverts, promenades publiques, pistes cyclables…).
▼



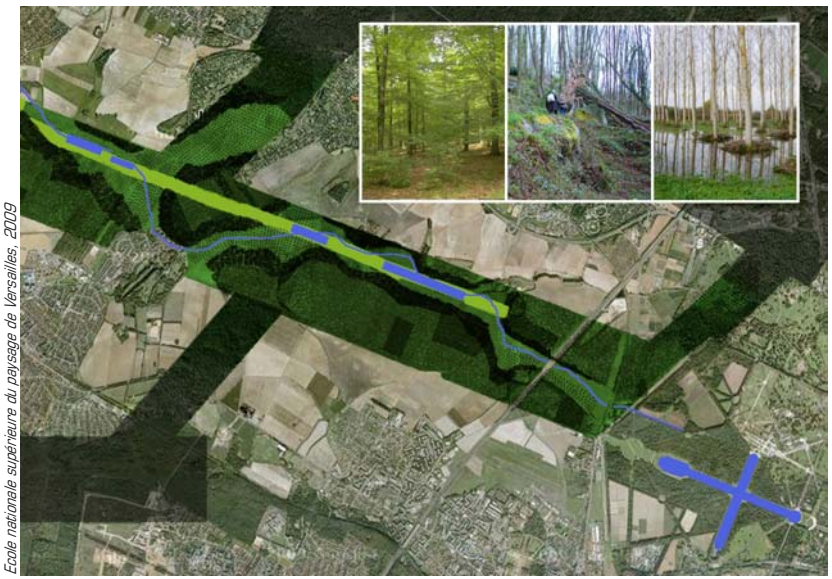
Équipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

Habiter une métropole complice de la nature 4

Groupe Descartes

▲

Le groupe Descartes souhaite que l'agriculture devienne, dans l'Ile-de-France de 2030, un atout pour la qualité de vie en ville, en établissant **des liens entre les mondes urbain et rural**. En effet, la nature est d'ores et déjà incluse dans la métropole mais ses potentiels apparaissent aujourd'hui comme sous-exploités.



Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles, 2009

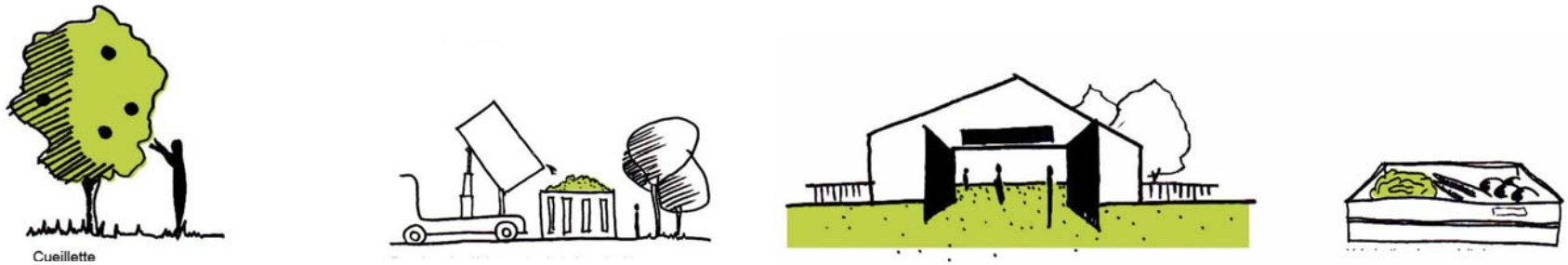
Pour structurer les franges urbaines, l'Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée propose de **« couturer la mosaïque urbaine existante »** pour profiter d'une forte relation avec le paysage et d'installer une trame plus campagnarde qui assure le lien de proche en proche entre le plateau agricole et le fond de la vallée.

▼

Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2008

L'Ecole du paysage de Versailles projette la plantation de grandes bandes de boisement aux variétés d'arbres diverses, agissant comme des « correcteurs climatiques » à l'échelle de la plaine de Versailles. Elles dessinent de nouvelles formes végétales à l'échelle de la métropole. **La symbiose entre l'urbain et le rural est le fondement de ce nouvel écosystème.**

◄



Groupe Descartes

▲

Le groupe Descartes propose de créer des « zones d'activités agricoles » dans les documents d'urbanisme locaux et de repenser la logistique agro-forestière pour favoriser les circuits courts. Ces mesures doivent permettre d'**alimenter la métropole francilienne en produits frais et locaux**.

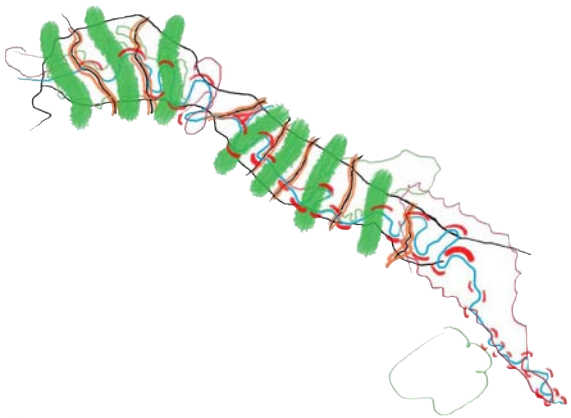
Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2008

L'Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée propose ici l'installation de **jardins potagers pour les logements collectifs** dans le tissu périurbain et avance l'idée de liens directs entre les écoles et les fermes.

◀

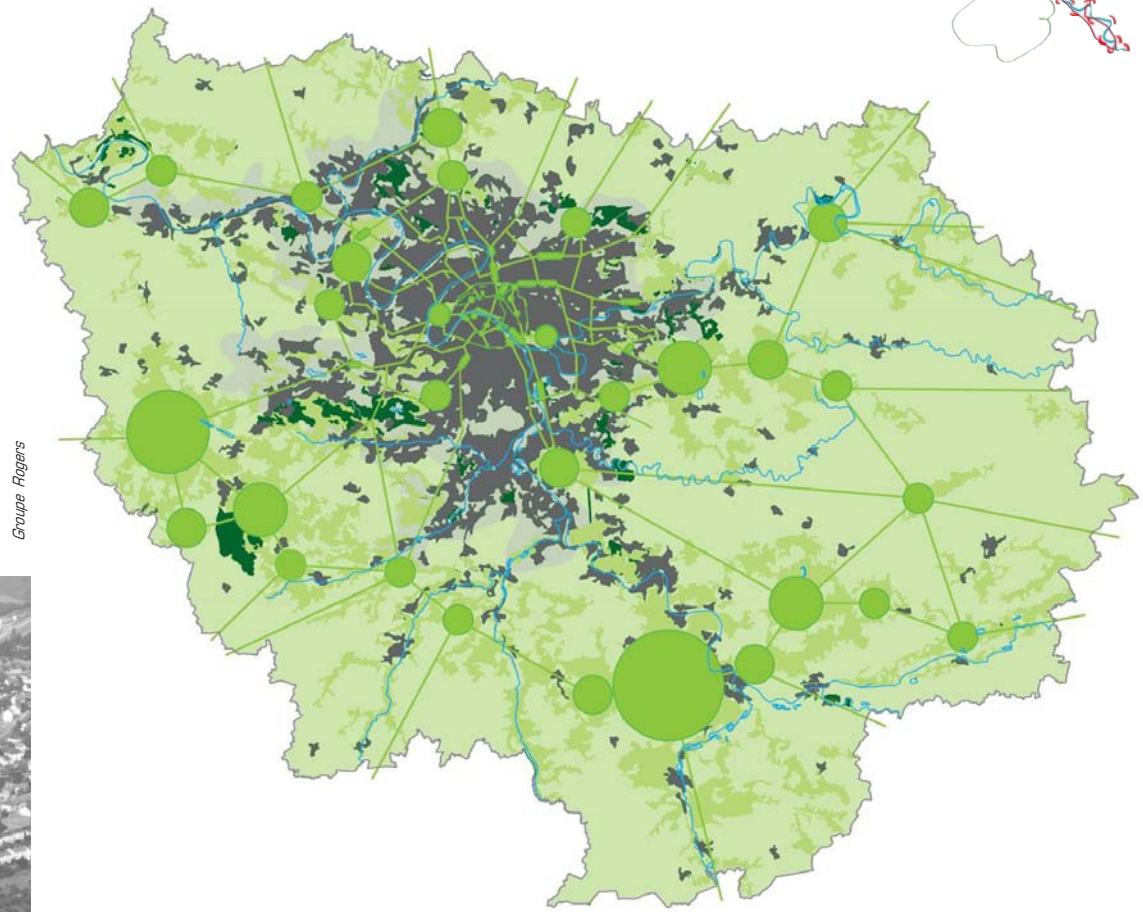
Habiter une métropole complice de la nature 4

Le dispositif imaginé à l'échelle de la vallée de la Seine par l'équipe Grumbach inscrit **une alternance entre les zones naturelles** (agricoles, paysagères et garantes de la biodiversité) **et les zones d'intensités urbaines et industrielles** : « Le paysage est valorisé sans minimiser le désir d'urbanité ».



Equipe Grumbach

Selon l'équipe Rogers, **les couloirs écologiques** nouveaux ou rétablis, relient les réserves naturelles de la région à ses forêts, favorisent les mouvements d'espèces et la préservation de la biodiversité. Ces réseaux régionaux sont reliés aux parcs linéaires qui amènent la nature en ville. Ceux-ci se connectent à leur tour aux boulevards verts de Paris intra-muros, partie intégrale du nouveau réseau urbain d'espaces verts avec ses chemins pour piétons et cyclistes.



Groupe Rogers

Le nouveau quartier urbain durable de Trilport tire parti de sa situation géographique privilégiée entre le fleuve et la forêt : **un continuum biologique est projeté** en utilisant la sente piétonne qui dessert la gare et se prolonge jusqu'au bord de Marne. Elle relie, toujours à pied, l'espace naturel prévu au Nord du quartier, destiné à accueillir des jardins familiaux et constitue une porte d'entrée à la forêt domaniale

Trilport

Profiter du fleuve

En 2030, le fleuve tend à devenir un boulevard urbain. La prise en compte systématique des enjeux environnementaux dans les projets d'aménagement permet de développer des stratégies pour construire au bord des fleuves et des rivières, parfois au-dessus d'eux, en prévenant les risques d'inondation, par exemple en utilisant les dénivelés, des pilotis, ou des structures flottantes. Les berges sont encore le lieu d'accueil des grands équipements de services urbains et des industries, permettant au fleuve de conserver sa fonction économique.

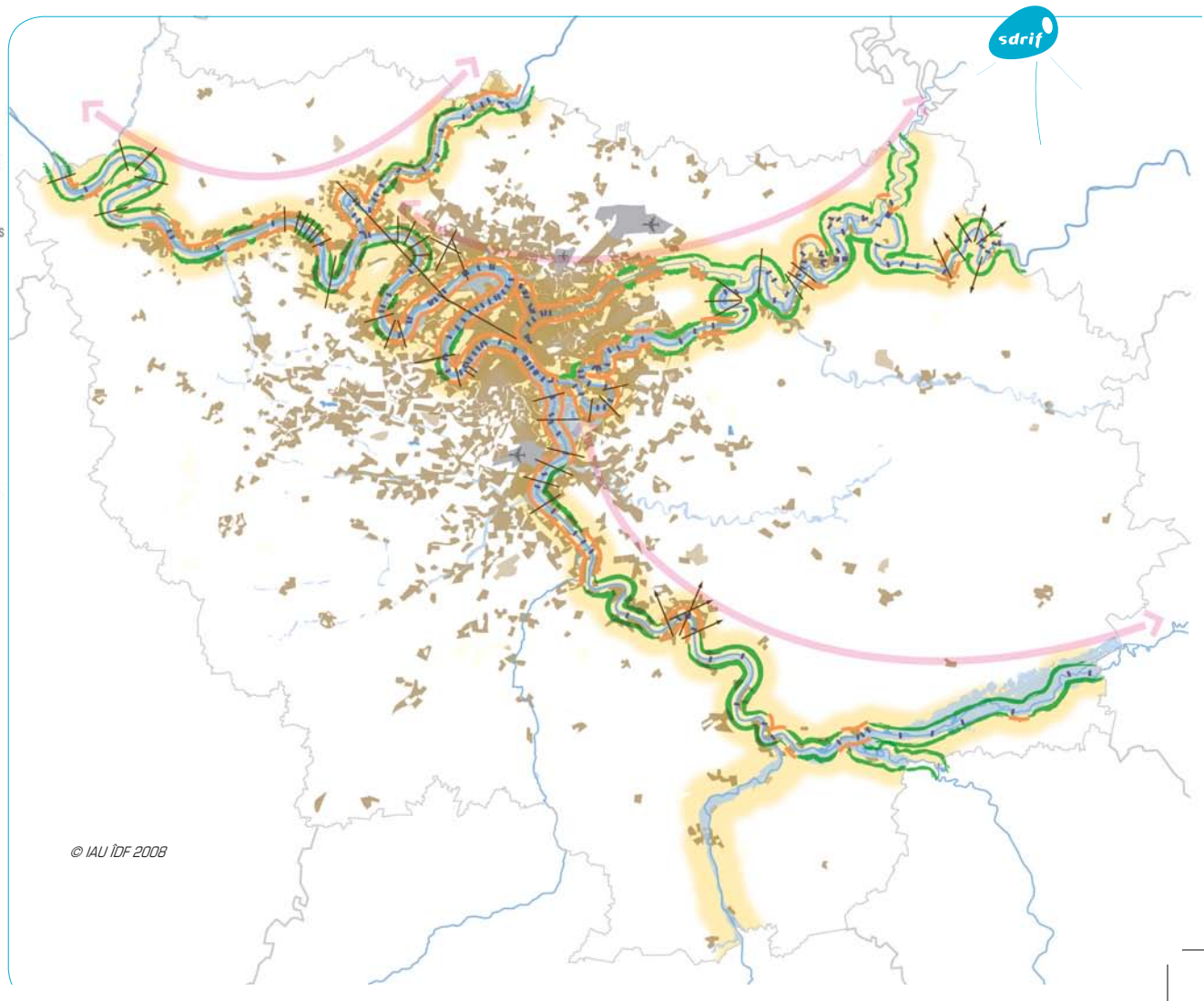
Le fleuve est redevenu une infrastructure de transport. Les pouvoirs publics développent le transport fluvial de passagers et de marchandises, tentant de réduire le fret routier, gros émetteur de gaz à effet de serre.

La complémentarité entre les fonctions économiques du fleuve et son rôle paysager de corridor biologique est au cœur des réflexions pour l'aménagement des quartiers en bord de Seine. Les vallées, les paysages, la topographie du fleuve sont mis en valeur, éléments de patrimoine constitutifs de l'identité métropolitaine. Un nouveau type de parc naturel régional met en valeur les grands paysages ouverts des vallées fluviales. Le Bassin de la Seine englobant rus et rivières jusqu'à l'estuaire de la Seine constitue une nouvelle échelle de la métropole qui transcende le territoire régional, et lui confère une nouvelle dynamique économique et culturelle.

Profiter du fleuve 5

Le projet de SDRIF met en lumière **un site stratégique fédérateur : le fleuve**. Le réseau fluvial doit être reconnu dans ses différentes fonctions : un corridor biologique d'importance nationale et européenne, mais aussi un axe de transport, économique, de renouvellement urbain, de loisirs et de tourisme et un élément marquant de la composition urbaine et paysagère de la région.

Ouvrir le fleuve sur la ville et composer avec les territoires naturels et bâtis

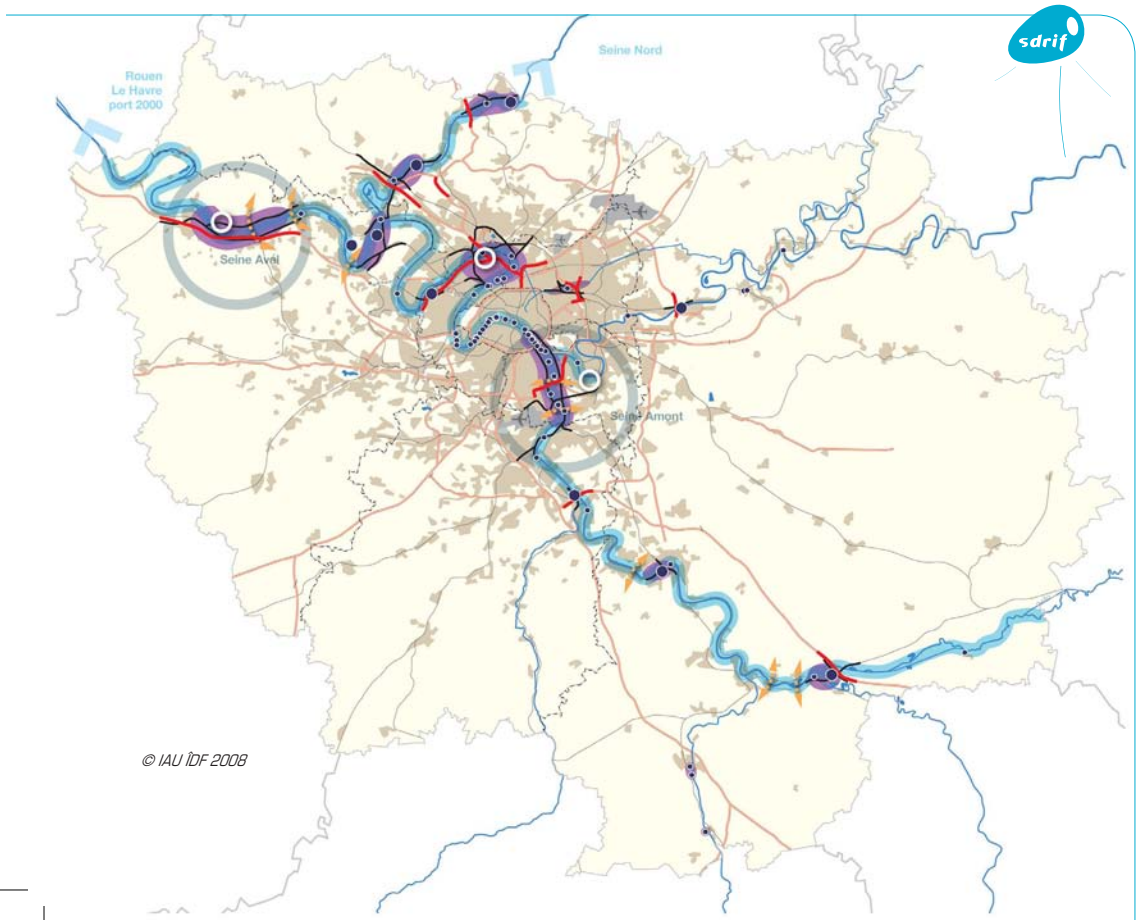


© IAU ÎDF 2008

Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2009

Les étudiants de l'école d'architecture de Marne-la-Vallée souhaitent **exploiter la position jugée « stratégique » de la ville d'Achères pour y implanter un nouveau port de rang européen**. Un événement métropolitain de cette ampleur aurait, selon eux, des retombées économiques très importantes (près de 3000 emplois directs et 12 000 emplois indirects) et des enjeux écologiques évidents (le fret fluvial est estimé 5 fois moins pollueur que le fret routier) qui sauraient rendre rentable la dépollution des sols de la commune.
◄

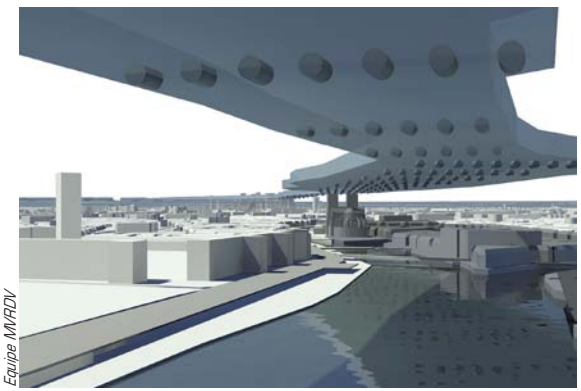
Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique



© IAU ÎDF 2008

Le projet de SDRIF associe le fleuve au développement économique de la région : il est **vecteur de déplacement et facteur d'activités économiques**. Malgré les crises successives touchant le secteur de l'énergie, les sites industriels proches du fleuve restent très présents. Le projet de SDRIF fixe pour objectif le maintien et la valorisation de ces sites. Leur promotion doit être associée au développement du transport fluvial.
◄

L'équipe MVRDV propose d'**utiliser le courant de la Seine pour produire de l'énergie** à l'aide de turbines.
▼



Equipe MVRDV

Profiter du fleuve 5

Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

Les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle proposent **un réseau de transports régulier et rationnel sur la Seine**. Grâce à un chemin de halage sous-marin, le bateau est tracté électriquement, ce qui rend possible un parcours silencieux et fluide, aux arrêts et démarrages facilités.

◄

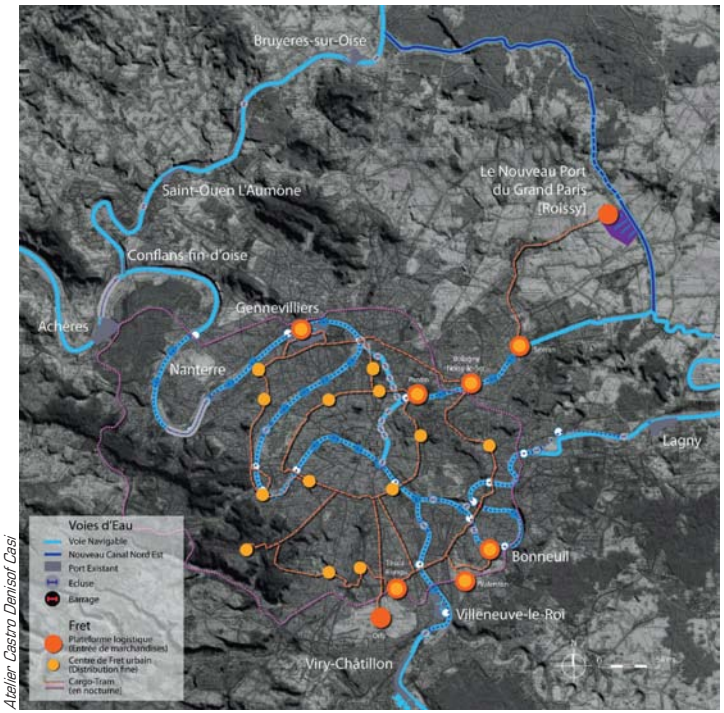
►

Les étudiants en master urbanisme de Sciences-Po Paris proposent de **développer une plateforme multimodale à Bonneuil-sur-Marne**. Les éléments qui la composent doivent contribuer à la fois à optimiser les échanges entre modes de transports dits « propres », à favoriser l'intensification de l'activité dans la métropole et à respecter les territoires environnants.

Institut d'études politiques de Paris, 2009

L'équipe Castro souhaite **valoriser le transport fluvial** des passagers et des marchandises comme alternative durable. Le projet propose un nouveau canal à l'est, le port du Grand Paris à Roissy et des« batobus » sur la Seine, le Canal de l'Ourcq et la Marne.

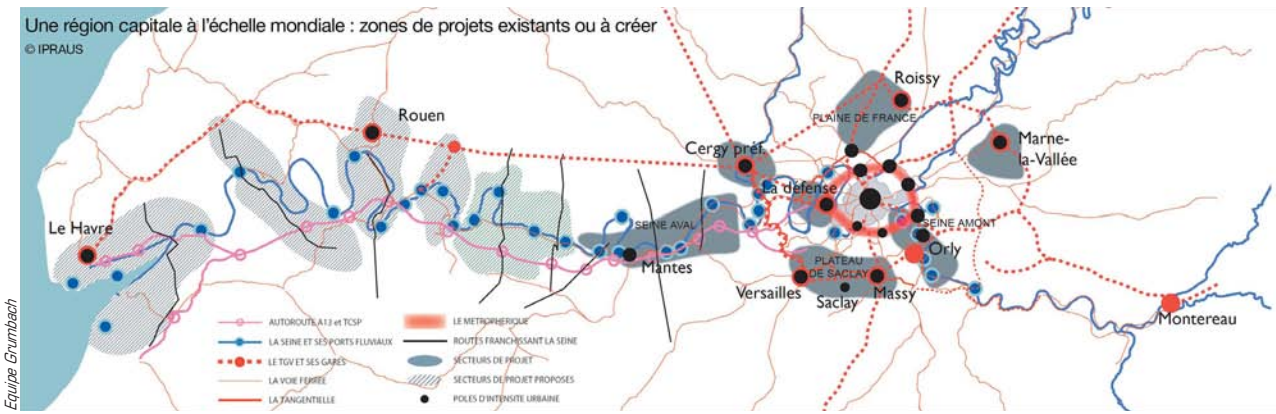
►



Atelier Castro Denisof Casi

Dans sa « Seine métropole » s'étendant de Paris jusqu'au Havre, l'équipe Grumbach propose **des secteurs de projets de grande envergure le long de la vallée de la Seine** qu'il qualifie de « région capitale à l'échelle mondiale ». Ces zones et les grands pôles d'intensité urbaine sont liés par le fleuve et desservis par ses ports.

►



Equipe Grumbach

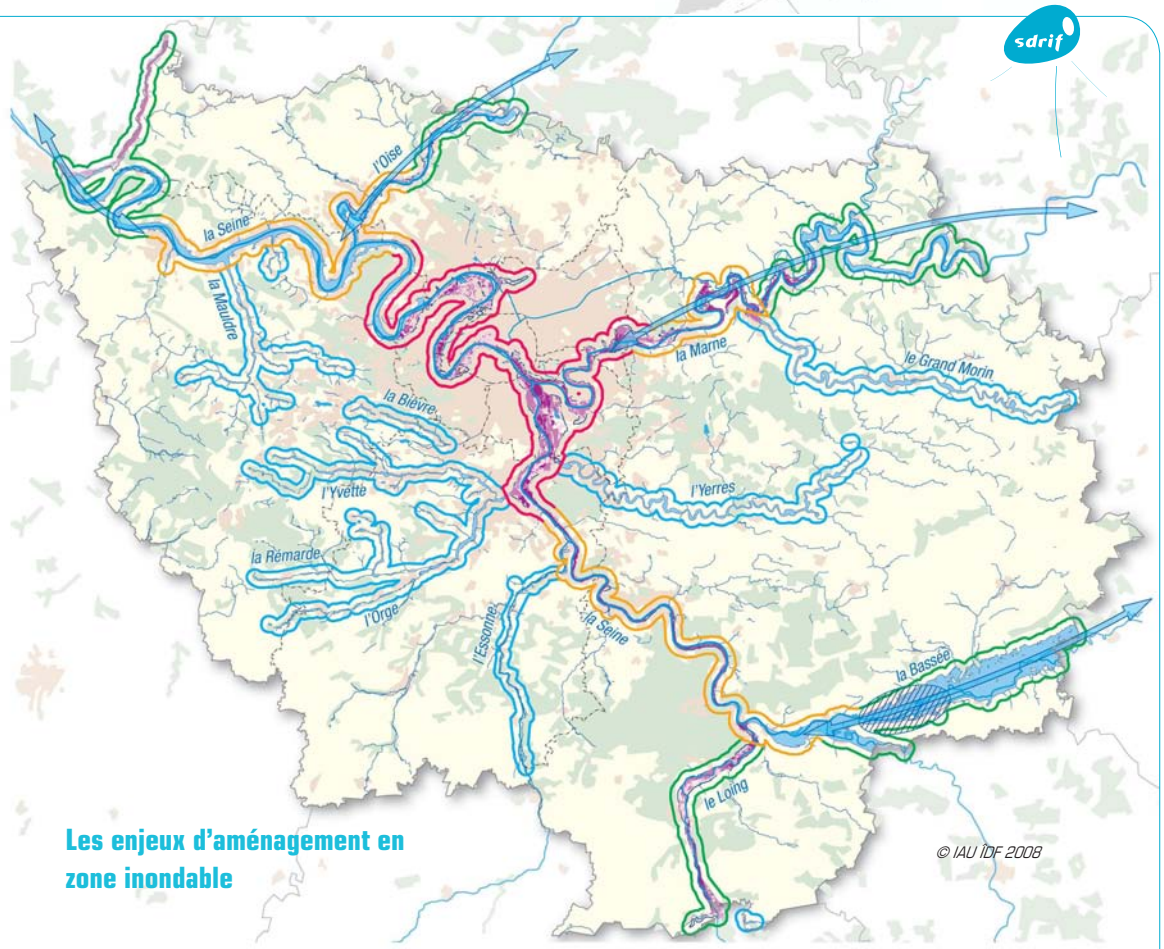
Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2009

Les étudiants de l'Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée projettent **le retour des guinguettes**, sous forme de structures provisoires, animant les bords du fleuve.

Les étudiants de l'Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée dessinent **des berges habitées à Achères**, propices à la promenade.

Ecole d'architecture Villes et Territoires de Marne-la-Vallée, 2009

Le projet de SDRIF mesure autant les risques que les opportunités que l'aménagement aux abords du fleuve recèle. Il ambitionne la maîtrise et l'adaptation de l'urbanisation nouvelle, en particulier l'aménagement urbain renouvelé, en zone inondable. Ces aménagements doivent être compatibles avec le risque d'inondation. Ils sont l'occasion de développer des opérations innovantes de construction.



Les enjeux d'aménagement en zone inondable

Les étudiants de l'Université de Marne-la-Vallée imaginent **des structures flottantes et des bâtiments dont les étages inférieurs sont inondables**. Les fonctions sont hiérarchisées et celles qui sont jugées essentielles au bon fonctionnement du quartier sont placées en hauteur.

Université de Marne-la-Vallée, 2009

Profiter du fleuve 5

Dans le nouveau quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, **des maisons individuelles sont projetées le long de la berge naturelle**. Elles bénéficient de jardins privatifs et d'une place de stationnement intégrée. Elles offrent le luxe de l'intimité et de l'individualité face au panorama du grand paysage de la Seine.

▶

©Brémond/ING promoteur-West8/Mutabilis

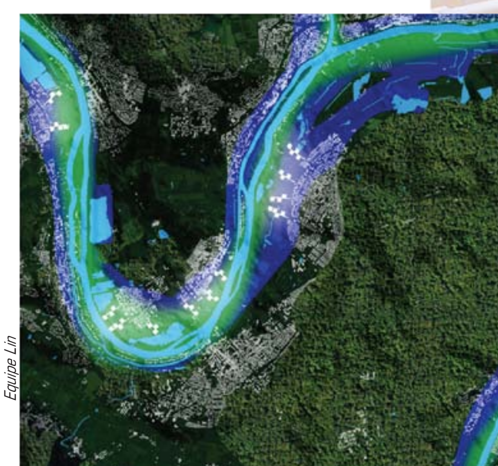
Equipe MVRDV

▲

L'équipe MVRDV insiste sur **l'attractivité du fleuve** : « Qui ne veut pas habiter à proximité de la Seine ? », « Pourquoi ne pas en profiter ? ». Créer un nouveau front urbain, accessible au public, est la solution envisagée par l'équipe pour bénéficier de cette situation exceptionnelle.

Pour étendre la ville jusqu'au fleuve, l'équipe Lin conçoit **des nouvelles typologies architecturales le long du fleuve**, des prototypes compatibles avec les contraintes des zones inondables. Des rives construites se développent ouvrant de nouveaux espaces pour l'activité et le logement.

▶

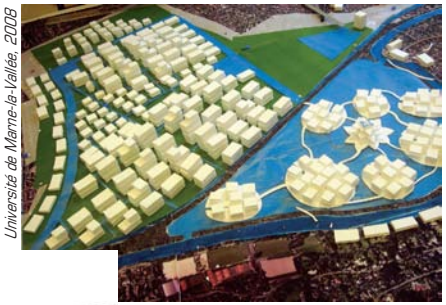


Equipe Lin

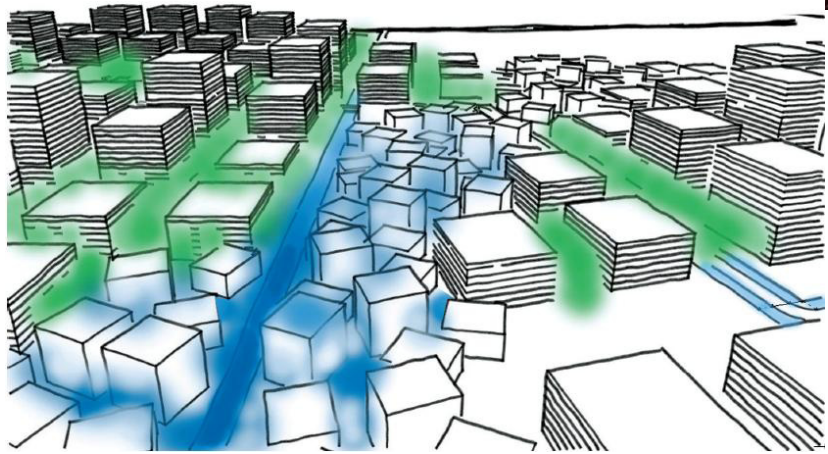
Le projet développé à Neuilly-sur-Marne par des étudiants en génie urbain de l'Université de Marne-la-Vallée est basé sur le concept d'urbanisme organique : les ondes à la surface de l'eau, les turbulences et la biomasse ont servi de modèles pour développer la forme urbaine du quartier.

Les **éco-constructions flottantes**, inspirées des nénuphars ou les constructions sur pilotis résultant de cette démarche, ne perturbent pas l'écoulement des eaux. Ce projet permet de construire en zone inondable sans augmenter la vulnérabilité du site et requalifie ainsi du foncier « à risques ».

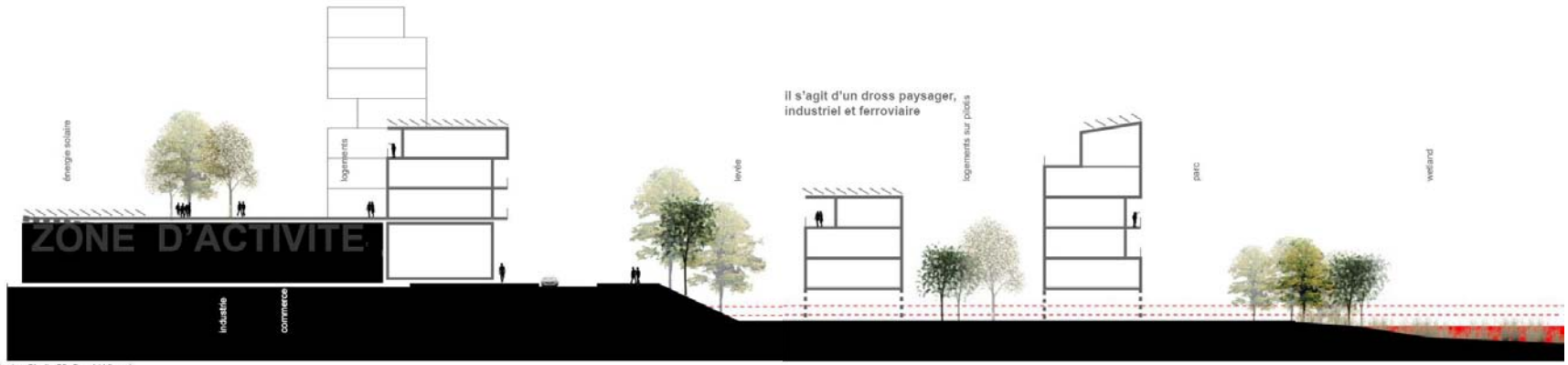
Le projet propose **une composition urbaine dense en zone inondable** à Neuilly sur Marne. L'approche développée peut alimenter les réflexions classiques menées pour la valorisation de ces territoires sous fortes contraintes et permettre la transformation d'une situation difficile en atout ou en potentiel.



Université de Marne-la-Vallée, 2008



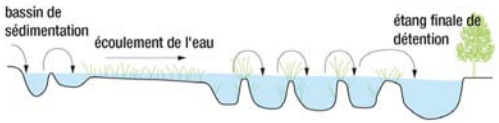
Université de Marne-la-Vallée, 2008



Equipe Studio09 -Bernardo Secchi, Paola Vigano'

▲ Les bâtiments qui ne sont pas **protégés par la topographie** en cas de crue maximale sont **construits sur pilotis** dans le projet de l'équipe Studio 09.

Profiter du fleuve 5



Equipe Lin

▲

A travers l'ouverture de bassins le long de la Seine, l'équipe Lin souhaite élargir le cours du fleuve et améliorer ses qualités récréatives. Le rôle de ces bassins de sédimentation est aussi de permettre la mise en place **des conditions pour favoriser une grande biodiversité et l'auto-régénération du fleuve**.

Groupe Descartes

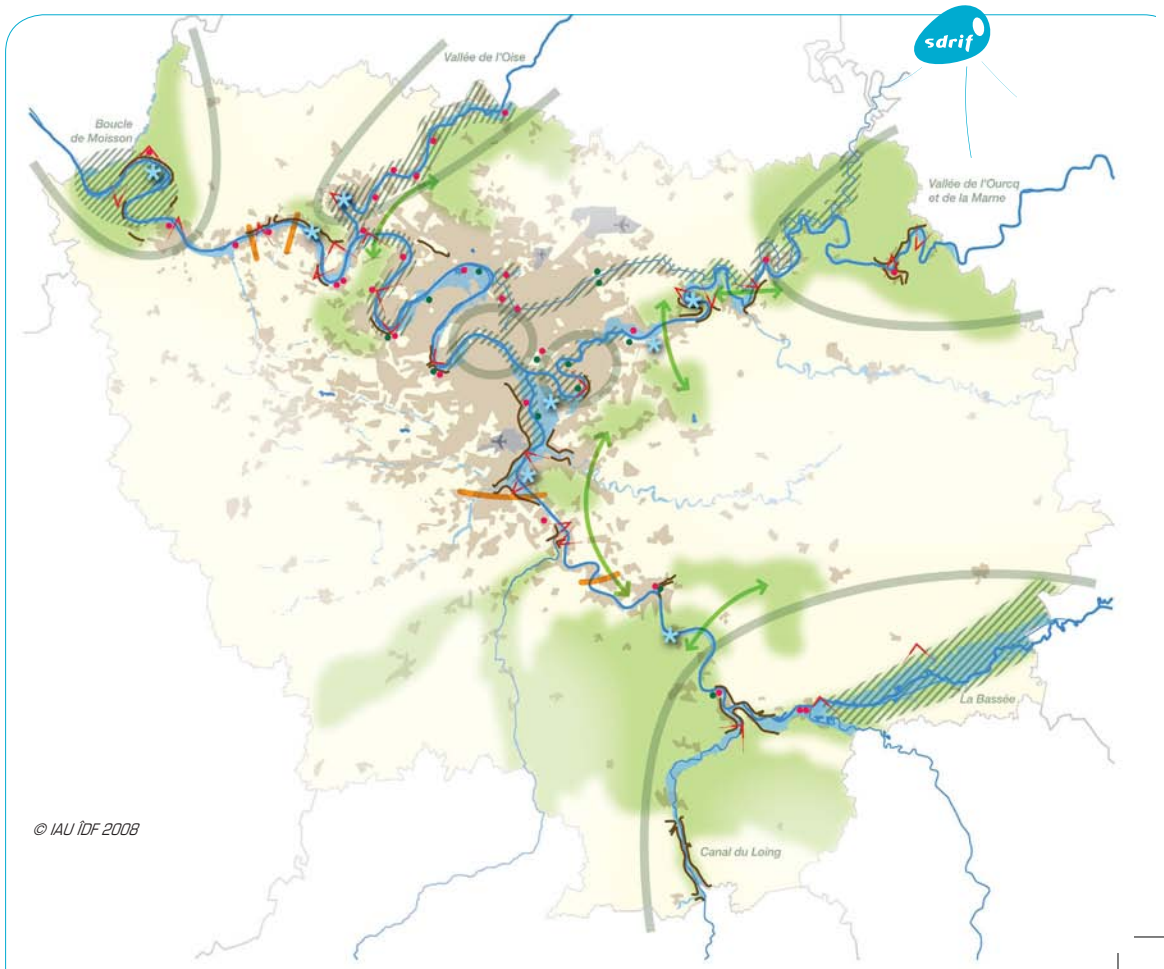
▲

Le groupe Descartes invente **un paysage « contemporain et populaire »** sur les berges de la Seine : de la confluence de la Seine et de la Marne au bassin de l'Arsenal à Paris, les quais déploient des programmes événementiels, culturels, sportifs et commerciaux.

Le projet de SDRIF valorise **le fleuve comme paysage, garant de la biodiversité**. L'écosystème « fleuve » doit être conforté dans son rôle de corridor biologique pour répondre aux enjeux d'un développement régional durable. Le fleuve, par l'armature physique qu'il constitue pour les zones urbaines les plus densément peuplées de la région, est un important levier du processus de renouvellement des territoires. Il faut promouvoir sa vocation de « front » naturel et urbain, ouvrir le territoire au fleuve et valoriser ses berges à enjeux touristiques et de loisirs. Pour les habitants comme pour les visiteurs, le fleuve est également récréatif.

▼

Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme



© IAU ÎDF 2008

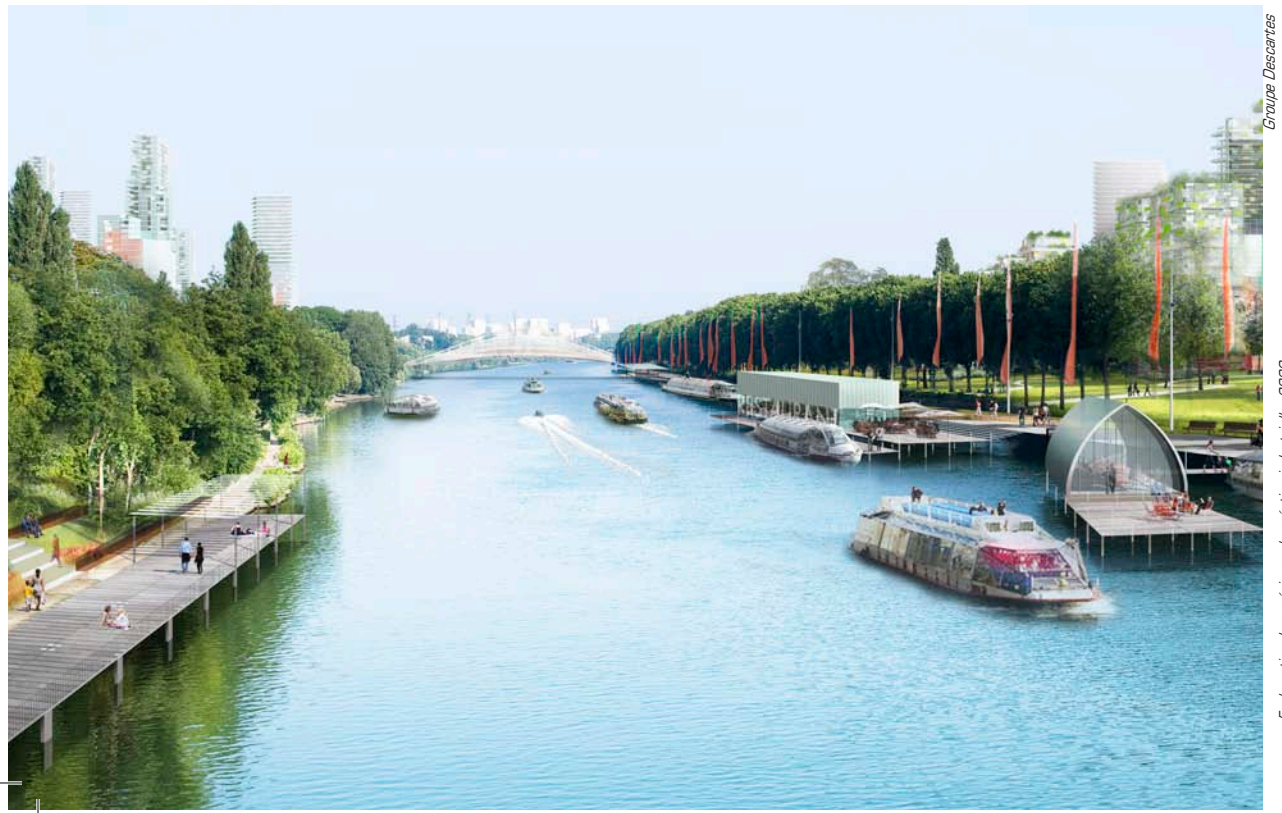
Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

Grâce à l'installation en bord de Seine de saunas dotés de vitres sans tain, les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure de Création industrielle donne aux Franciliens la possibilité de devenir, depuis le fleuve, des spectateurs protégés de la vie métropolitaine.

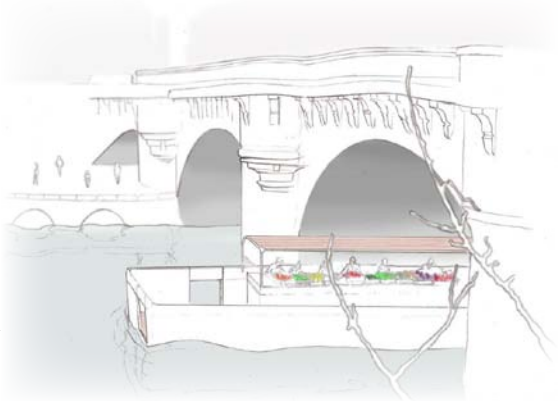
◀

Le groupe Descartes **développe les zones de loisirs et de tourisme vert de proximité sur les berges** à Epinay-sur-Seine.

▼



Groupe Descartes



Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

▲

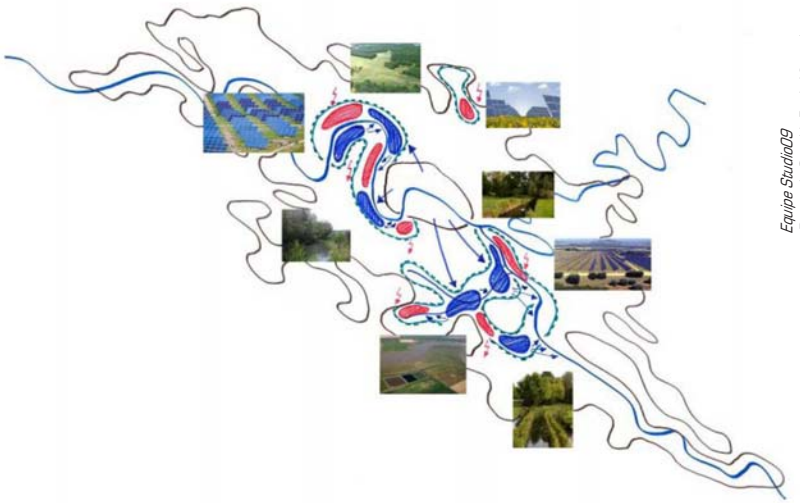
Les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle créent « MarchéO », **un marché flottant et itinérant le long des quais de la Seine.**

Les étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle développent des structures sur pilotis dans la Seine destinées à la pratique de la pêche.

▼

Ecole nationale supérieure de création industrielle, 2009

Profiter du fleuve 5



Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

▲

L'équipe Nouvel suggère la création d'espaces interstitiels pour **retrouver le cycle naturel de l'eau** (phytoépuration, lagunage, infiltration…) ou pour **produire des énergies renouvelables**.

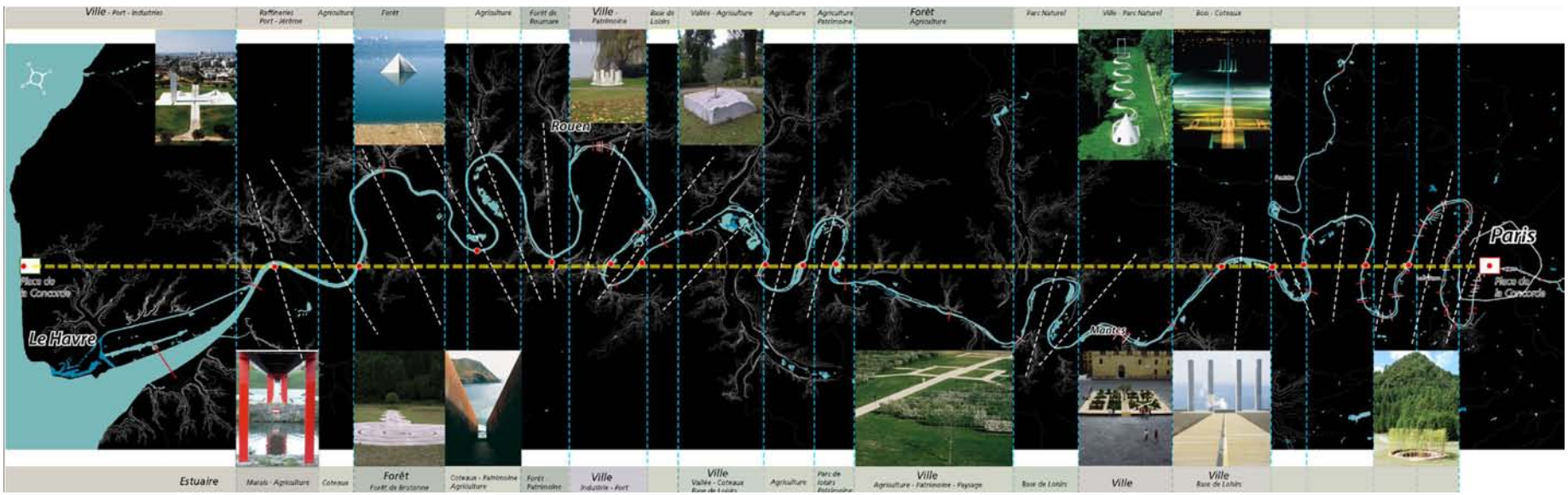
Equipe Studio09
Bernardo Secchi, Paola Viganò

▲

Pour contrôler le risque hydrogéologique, l'équipe Studio 09 propose la **création de nouvelles zones humides** qui peuvent garantir tout au long de l'année, plus d'espace pour l'eau et les conditions d'une biodiversité qui lui sont directement liées.

L'équipe Grumbach propose la création de parcours cyclistes et de promenades dans la vallée de la Seine. Dans ce projet, **l'accès aux berges, riches de flores et de faunes sauvages variées**, permet de découvrir la nature généreuse du fleuve. Son parcours est ponctué de haltes, dans chaque commune bordée par la Seine et dans les sites remarquables.

▼



Se repérer, s'approprier la métropole

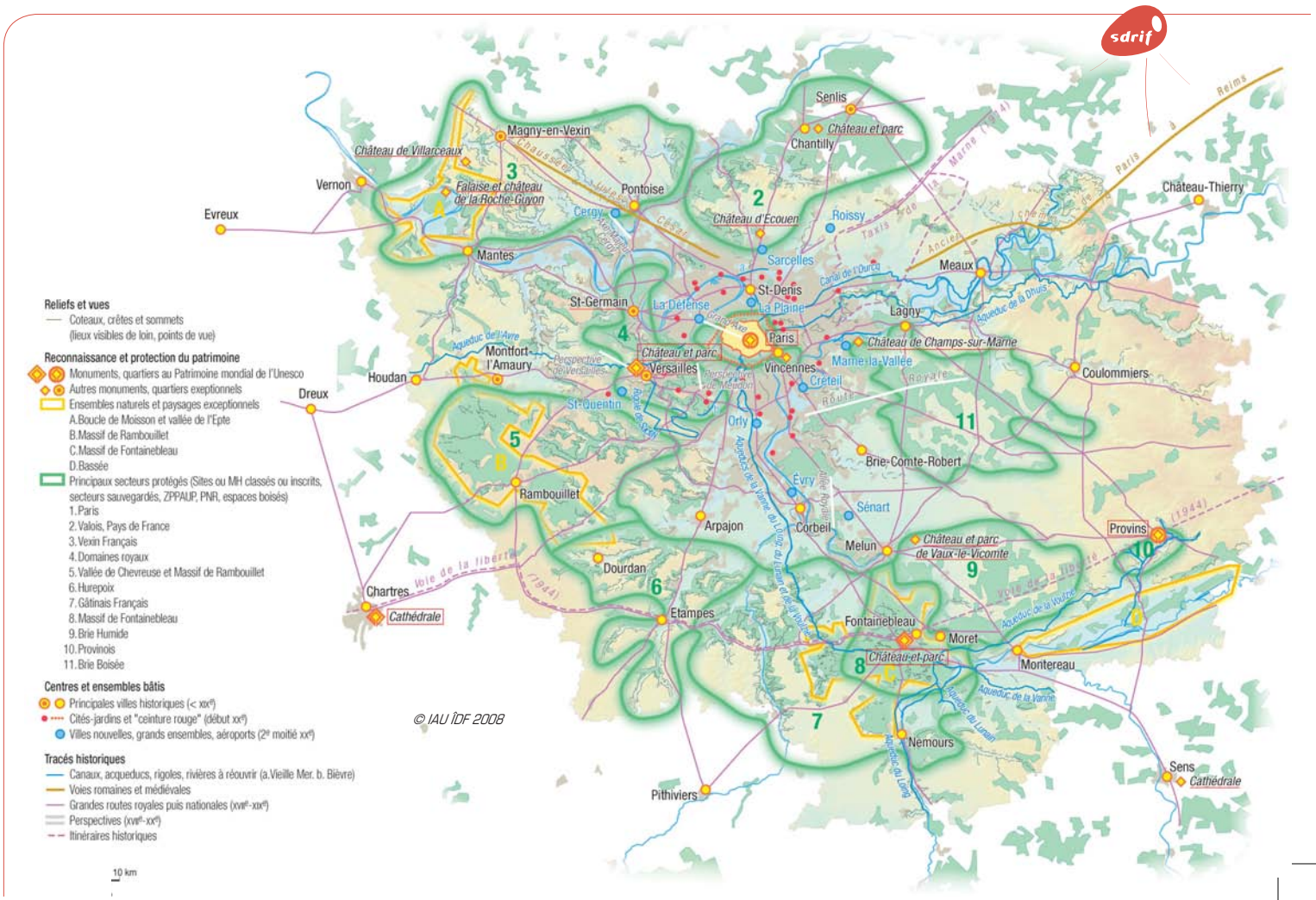
En 2030, Paris reste la principale place touristique d'Île-de-France, véhiculant l'image d'une qualité de vie renouvelée. Des efforts importants sont faits pour en faire bénéficier l'ensemble de la métropole. Quelques gestes symboliques dotent certains territoires de lieux, de repères, de balises. De grands équipements culturels et institutionnels ont été édifiés hors de Paris. Au moyen d'un travail fin, qualitatif, patient sur la « ville banale », la métropole culturelle de 2030 répond aux demandes locales : ici, une scène locale ou un atelier d'écriture, là un centre multimédia, ou encore un musée de ville, autant de « monuments » fédérateurs d'identité métropolitaine.

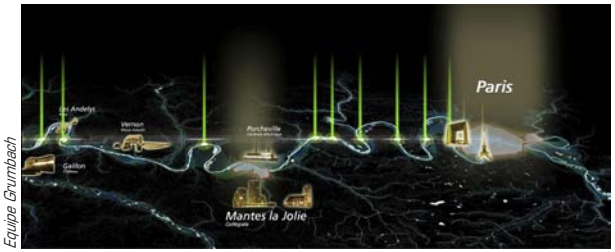
En 2030, l'Île-de-France compose avec sa géographie, sa topographie et ses paysages de toutes natures (agricoles, industriels, urbains…). Les Franciliennes et Franciliens ont accès à la richesse de leur patrimoine naturel, archéologique, architectural, urbain, industriel, environnemental, agricole, cultuel… Les projets de territoires tiennent mieux compte de ces environnements variés. Ils révèlent mieux les paysages et subliment les lieux ordinaires. Chaque Francilien peut ainsi se reconnaître dans ces identités locales, qui constituent les traits de la métropole. La mise en résonance des fragments historiques produit du sens et illustre une mémoire collective large, faisant identité, urbanité, civilité. Ces nouveaux symboles de la métropole participent à l'image et à l'attractivité de l'Île-de-France.

Se repérer, s'approprier la métropole 6

Le projet régional propose, dans une optique dynamique ouverte à l'innovation, de **mettre en valeur la géographie de la région** et de maintenir la cohérence des entités paysagères définies par leurs espaces naturels (boisés, agricoles, connectés au fleuve), leur identité liée au relief, leur patrimoine bâti, leurs industries, leurs composantes urbaines ou par une histoire commune.

Les paysages : cohérence, patrimoine et identité régionale

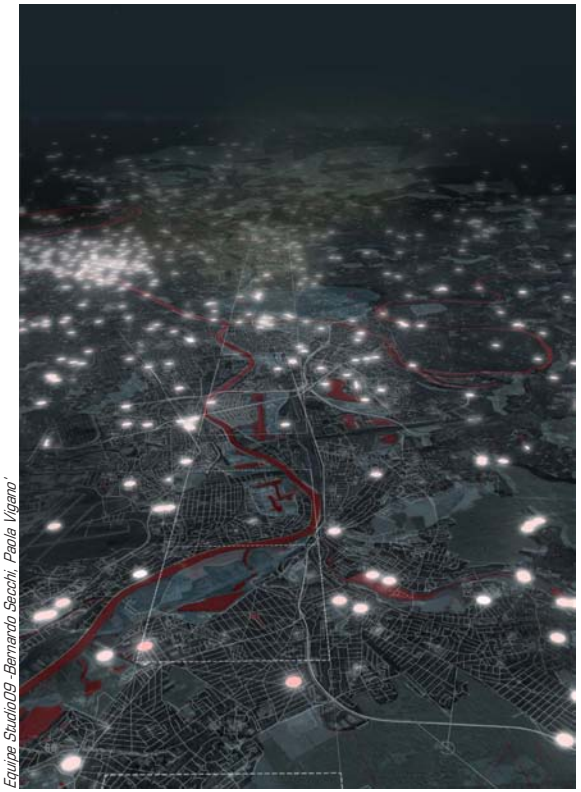




Equipe Grumbach

L'équipe Studio 09 schématise **les « monuments balises »** de la métropole par des points de lumière : ce sont des éléments de prestige mais aussi des éléments de repère dans le territoire.

▶



Equipe Studio09 -Bernardo Secchi, Paola Vigano'

▲

L'axe qui prolonge le linéaire entre Paris jusqu'à la Manche structurant le projet de l'équipe Grumbach est **ponctué de nombreux monuments symboliques** et de haltes que l'équipe propose d'accompagner d'un rayon laser qui ouvre l'axe de la concorde sur l'Océan : « grand tracé reliant les falaises d'Antifer à l'obélisque de la place de la Concorde, en croisant les méandres de la Seine ».

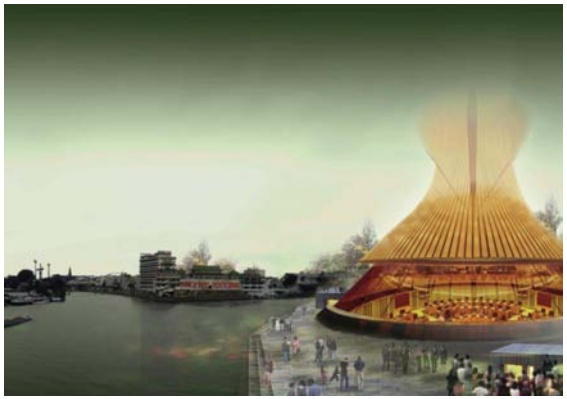
Groupe Descartes

◀

Le groupe Descartes propose de souligner la confluence de la Seine et de la Marne par le biais d'un acte fondateur : **« la tour de la confluence à Alfortville »**. Le fleuve participe de l'identité, l'unité et la particularité du territoire francilien.

Se repérer, s'approprier la métropole 6

Pour passer de l'échelle du Paris historique à l'échelle du Grand Paris, l'équipe Castro souhaite valoriser ou construire **des lieux majeurs bien au-delà de la ville centre**.
Plusieurs lieux sont ainsi proposés et mis en scène afin de : « symboliser les deux défis majeurs de notre temps : la connaissance et la sauvegarde de la planète».
L'équipe souhaite également inciter au déplacement et à l'implantation d'institutions politiques et culturelles « au-delà de la boucle de l'A86 ».



Atelier Castro Denisof Casi

▲
L'agora du Grand Paris à la confluence de la Seine et de la Marne

L'Éco planète du port de Gennevilliers ▶

Atelier Castro Denisof Casi

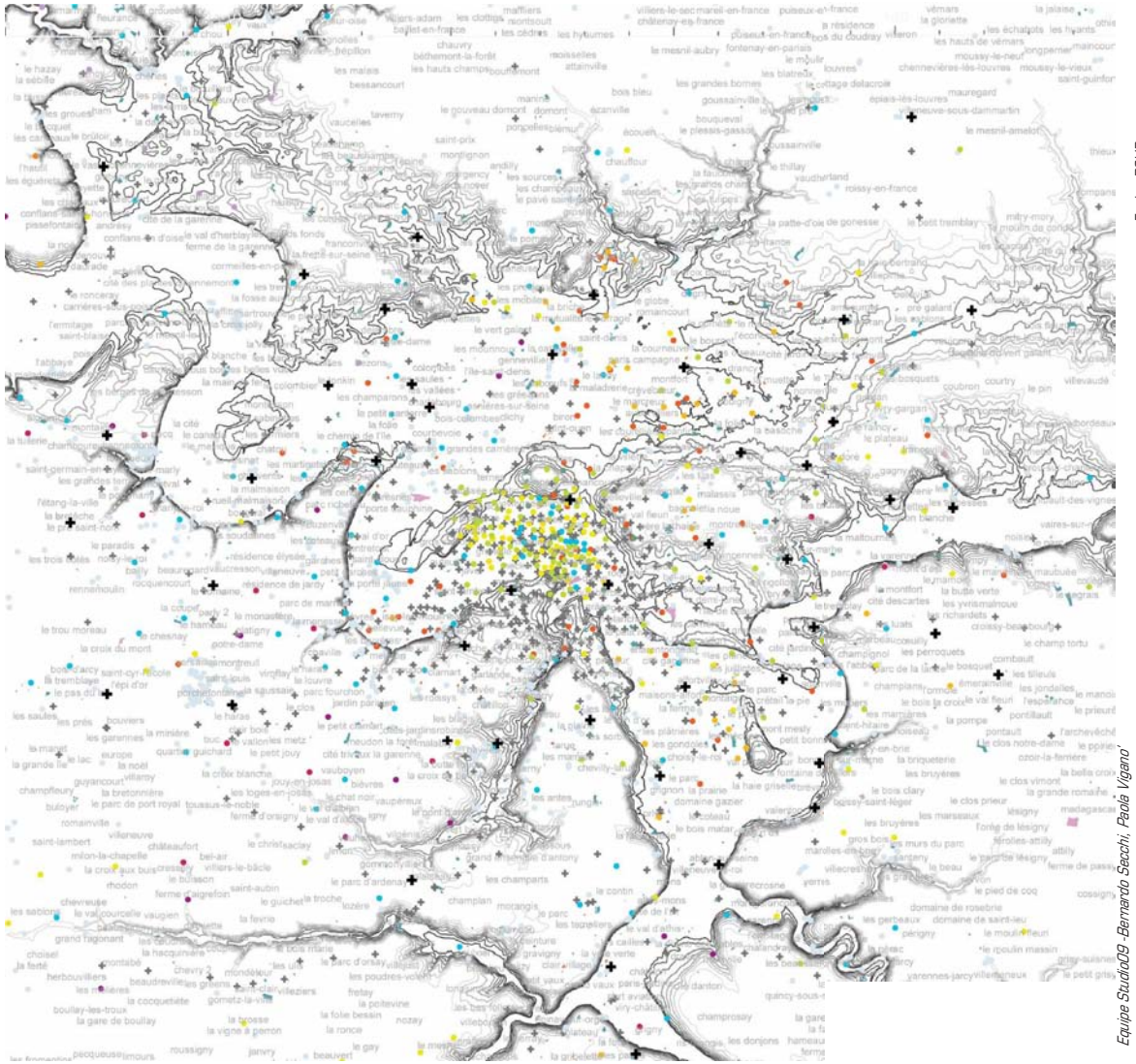
Le port de Gennevilliers
▼

Atelier Castro Denisof Casi

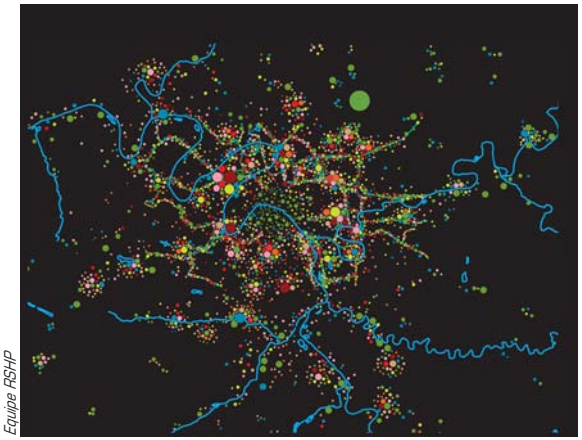
Sur les berges du lac de Vaires, un lieu célébrant la République métissée
▼

Atelier Castro Denisof Casi

Selon l'équipe Rogers, « Paris Métropole doit être transformé par **une multitude de projets qui transforment la ville de l'intérieur** ». L'architecte, s'il pense qu'une stratégie globale est nécessaire, propose de faire intervenir dans le projet métropolitain une multitude d'artistes, d'ingénieurs, d'écologistes, de politiciens, de visionnaires, de paysagistes, d'architectes et de citoyens pour contribuer à révéler l'identité du territoire.



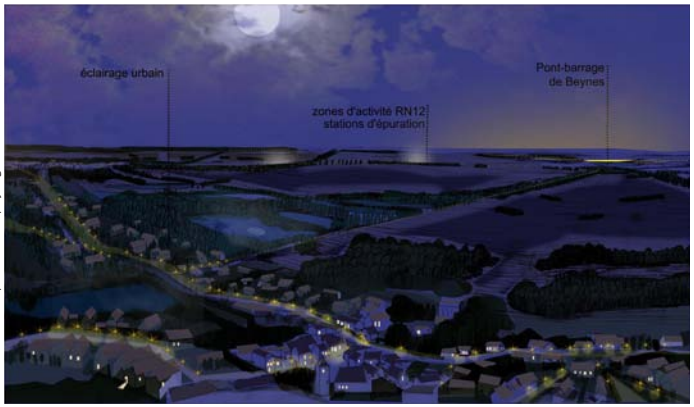
Équipe Studio09 -Bernardo Secchi, Paola Vigano'



Équipe RSHP

L'équipe Studio 09 a choisi de représenter tous les lieux et monuments du Grand Paris de la même façon : des points de même grandeur, marquant **l'attractivité potentielle de chaque site du Grand Paris, des plus indiqués aux plus ordinaires**. Le territoire francilien se révèle dense de lieux significatifs. L'équipe Studio 09 met en valeur les appropriations historiques de lieux du Grand Paris qui constituent des **lieux d'appropriation, de concentration et de représentation d'imaginaires**.

Se repérer, s'approprier la métropole 6



Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles, 2009

Pour l'équipe Rogers, « la lumière fournit des informations ». Il propose que l'identité de Paris, et sa matrice de connexions, soient présentées en utilisant la lumière d'une façon créative et intelligente, notamment pour **améliorer la lisibilité et l'orientation et révéler les « éléments visuels »** de la ville comme les repères et autres points de rendez-vous.

▼

▲

Les étudiants de l'Ecole du paysage de Versailles **mettent en lumière le patrimoine hydraulique de la plaine de Versailles**.

Brétigny sur Orge / Conception : Sorgem©

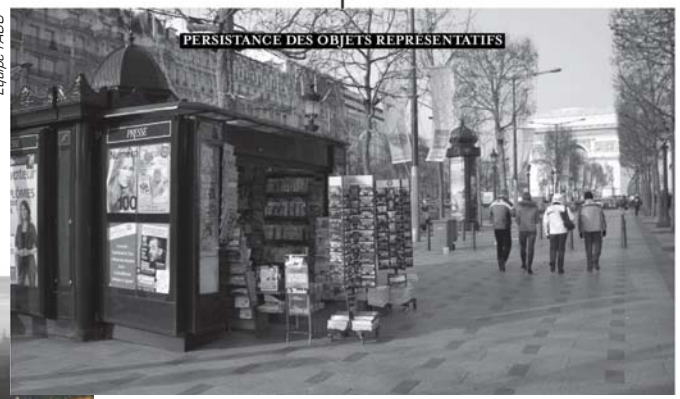
▲

La « ZAC Sorbiers » créée à Brétigny-sur-Orge sur la friche de l'usine Clause, prévoit la construction de 300 logements sur 4 hectares. **Une série d'espaces publics met en valeur le patrimoine industriel historique du site** (la gare, l'usine, la maison des Sorbiers). Le jardin des Sorbiers, « milieu naturel et culturel », est conçu de manière à organiser les formes urbaines du nouveau quartier et redonner une place à la nature dans la ville.

Equipe RSHP

Equipe l'AUC

« Il y a **des entités géographiques**, des plateaux, des vallées, des forêts, des champs… Il y a des compositions, **des axes historiques** (la RN1, l'axe de La Défense…), **des figures enveloppantes** (la ligne des Forts), la Seine et la Marne, les canaux… qui participent à une structuration globale de l'agglomération parisienne, jusqu'à très loin dans l'épaisseur du bassin francilien. »
l'AUC
◄



Equipe l'AUC

Le photo-montage de l'équipe Nouvel parle autant des hauts-lieux et monuments symboliques du territoire francilien que de ses paysages « ordinaires », sa géographie, **ses ressources et des ouvrages quotidiens qui complètent ses caractéristiques culturelles, son identité**.
▼

▲
Le patrimoine de l'Ile-de-France, est aussi façonné, selon l'équipe l'AUC, de **ces objets emblématiques qui tendent à un renforcement perpétuel de l'image**.

Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

Se repérer, s'approprier la métropole 6

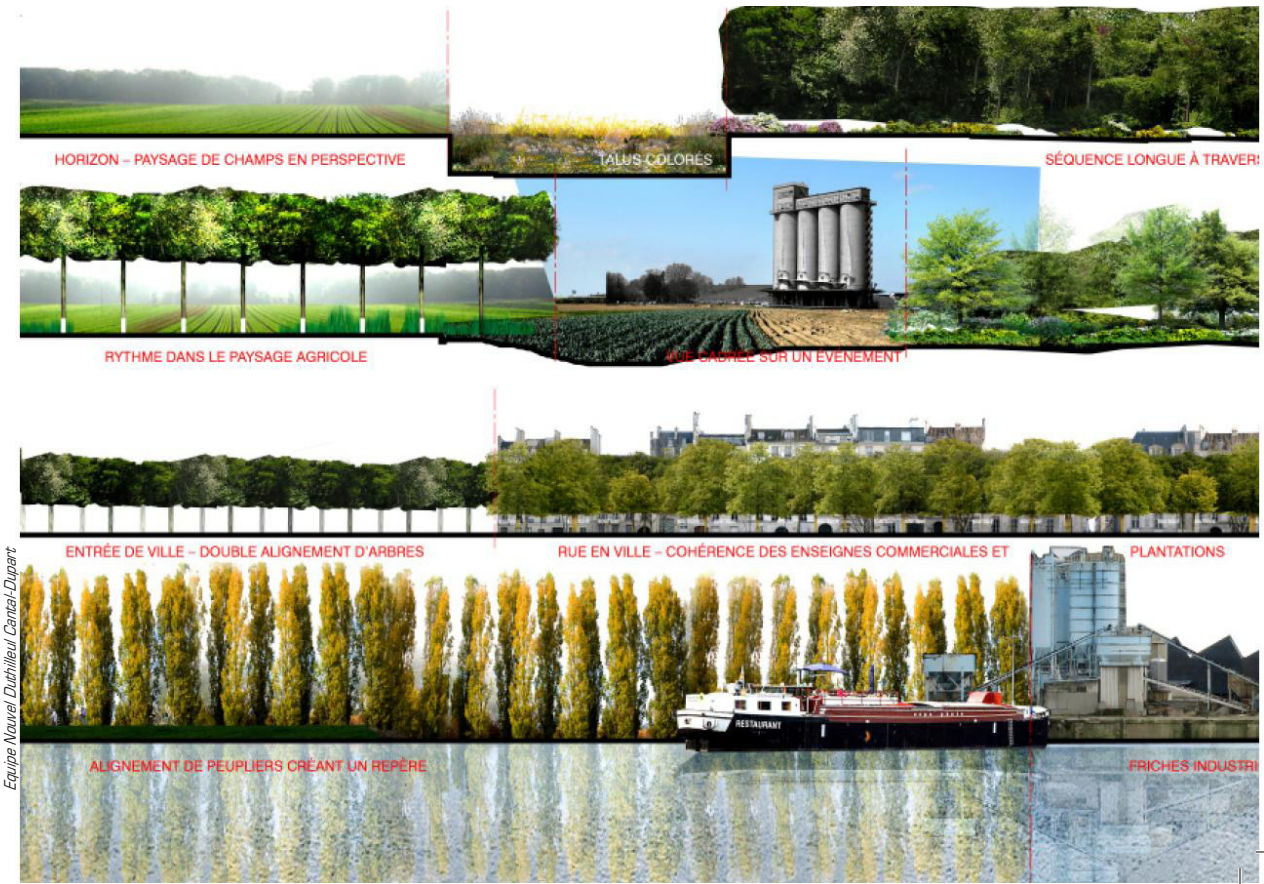
Equipe l'AUC

L'équipe Nouvel souhaite **dévoiler le génie des lieux ordinaires de la métropole** : « relever et révéler le paysage du Grand Paris, dans ce qu'il a de singulier et de singularités ». Il propose notamment de « qualifier les pistes », c'est-à-dire d'exploiter les rapports qu'elles ont avec ce qu'elles longent, croisent ou traversent, la diversité des situations qu'elles rencontrent.

▼

▲

« En dehors de Paris intra muros, en dehors des formes urbaines caractéristiques dont la Métropole parisienne a hérité, il reste un très large spectre de substances urbaines qui ne se rapportent à aucune macro-histoire. **Ces substances urbaines, malgré tout, véhiculent, dans leur informalité, dans leur banalité, parfois dans leur médiocrité, une partie de la réalité de notre métropole telle qu'elle est. [...]** Ces substances représentent une matière métropolitaine, une surface, un enjeu non négligeable à l'échelle de l'agglomération parisienne. » L'AUC



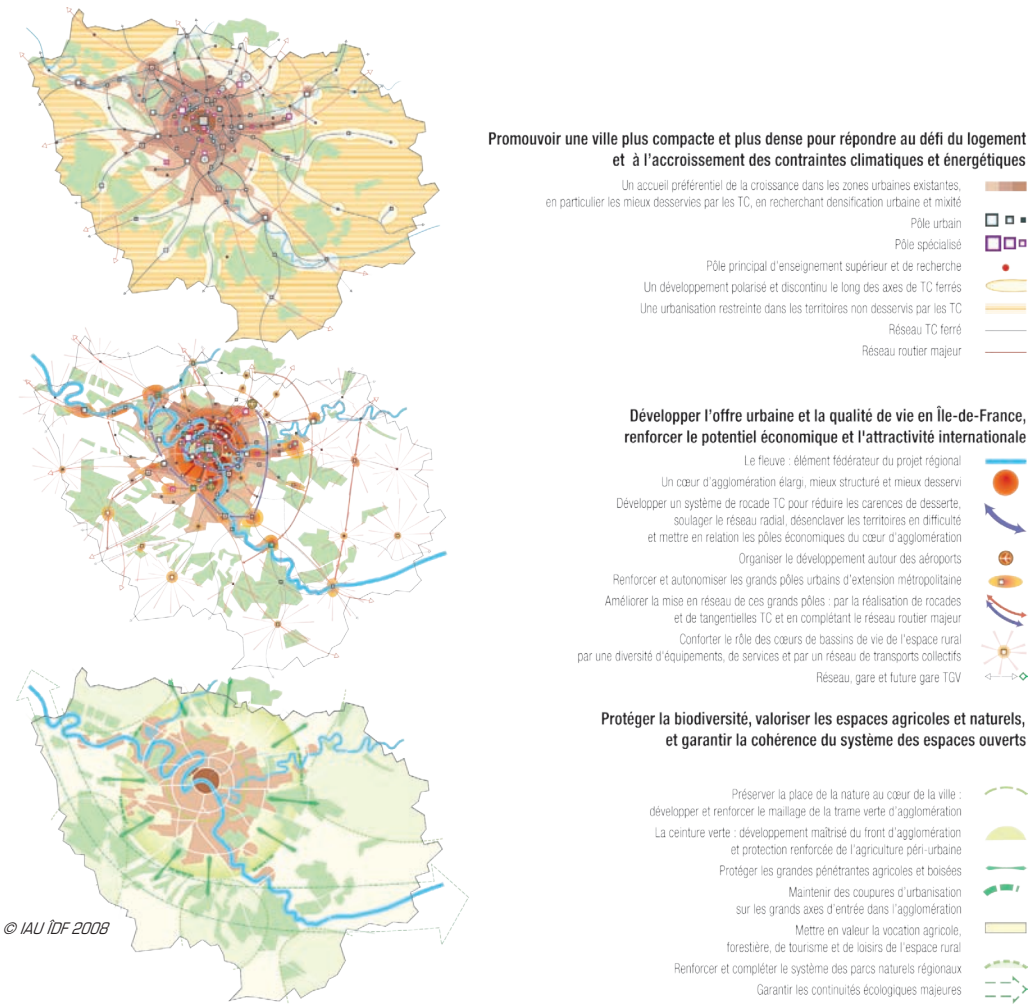
Equipe Nouvel Duthilleul Cantal-Dupart

Conclusion

Les territoires des métropoles, dynamiques, complexes et fortement sollicités, concentrent l'ensemble des activités humaines (logement, emploi, culture, commerce, loisirs, recherche, logistique, agriculture…). Ces fonctions coexistent, se cumulent, s'interpénètrent.

Aménager le territoire de l'Île-de-France de 2030 selon des exigences variées, à des échelles contrastées, transformer le contenu des espaces, c'est redéfinir le cadre dans lequel se réalise la vie quotidienne.

Par des concepts et des principes d'aménagement adaptés et l'invention de nouvelles typologies urbaines et architecturales, les projets issus des travaux des dix équipes de la consultation « Grand Pari(s) », de l'appel à projets Nouveaux quartiers urbains et des Ateliers de création urbaine, nous donnent à voir des futurs possibles pour répondre aux défis qui s'imposent à la métropole.



© IAU ÎDF 2008

Des défis qui, majeurs et multiples, sont révélés par l'analyse croisée de ces différentes réflexions : des enjeux sociétaux, économiques et écologiques notoires, des préoccupations communes avec le projet de schéma directeur de la région Île-de-France sont confirmés.

Il s'agit d'améliorer la qualité de vie, de garantir l'égalité sociale tout en anticipant les mutations climatiques et énergétiques, en confortant le dynamisme et le rayonnement international de la métropole.

Ces enjeux se répercutent sur le projet spatial pour l'Île-de-France de 2030.

- Répondre aux besoins en logements et en activités économiques de la métropole francilienne, assurer la qualité de vie, d'équipements et de services dans ses futurs quartiers, impliquent de promouvoir davantage de densité et de mixité dans les zones urbaines existantes, une ville plus compacte qui répond à l'accroissement des contraintes climatiques et énergétiques.

- Concevoir un cœur d'agglomération élargi, mieux structuré et mieux maillé, c'est réduire les inégalités sociales et territoriales, construire une métropole plus unie, des quartiers mieux connectés.

- Renforcer le rayonnement de l'Île-de-France et son attractivité implique d'accueillir plus d'emplois et de diversifier l'économie. Cela passe aussi par un renforcement et une mise en réseau des grands pôles urbains. Les projets privilégient ainsi le développement aux nœuds de transports, lieux de rassemblement et de foisonnement métropolitain.

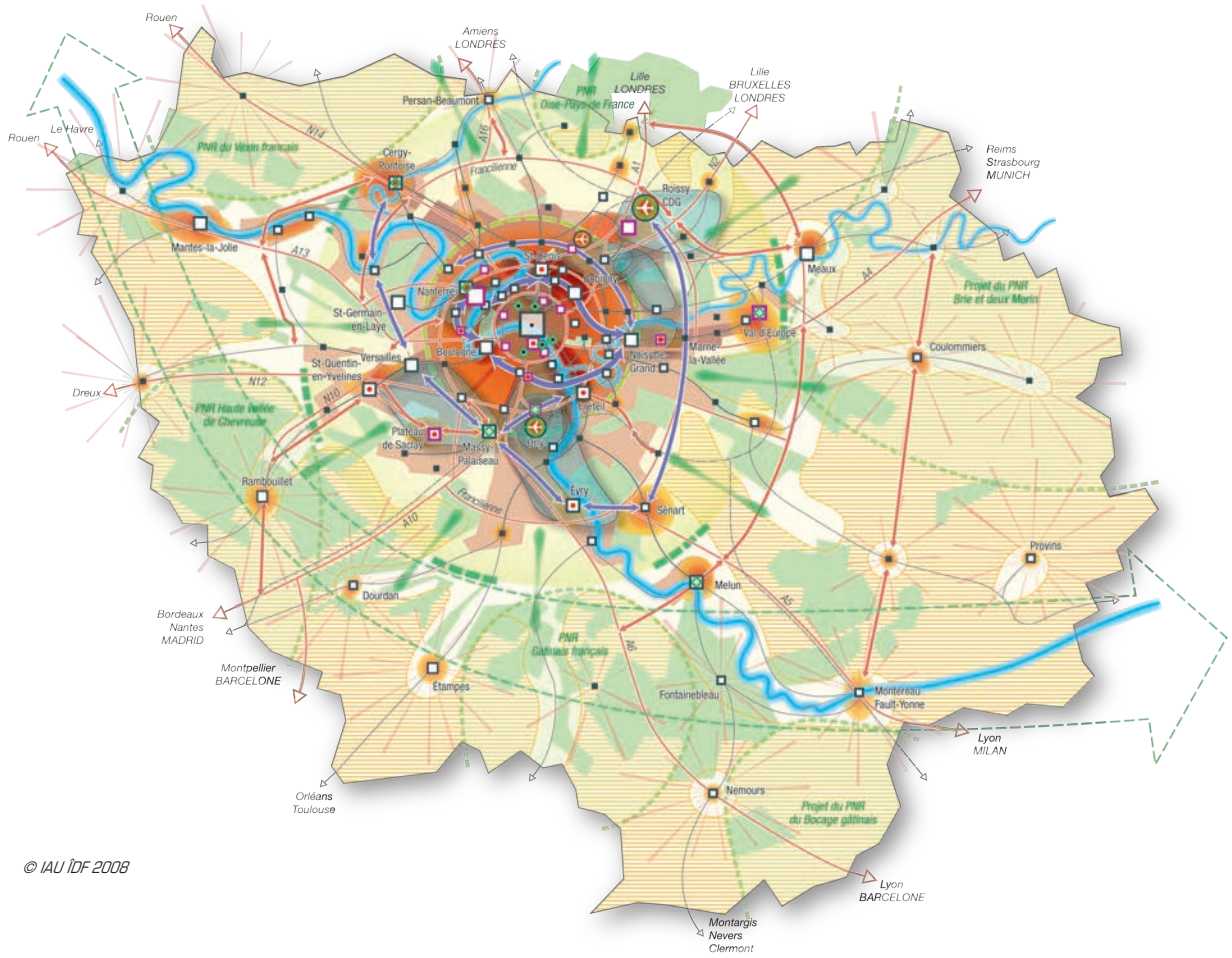
- Préserver la place de la nature dans la ville et mettre en valeur la vocation agricole, forestière, de tourisme et de loisirs de l'espace rural permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et de bénéficier des atouts naturels et paysagers de l'Île-de-France 2030. Les difficultés à enrayer l'étalement urbain montrent bien qu'il est primordial d'intégrer la réflexion sur les espaces ouverts à celle sur les espaces construits au moyen d'une approche « écosystémique », qui s'appuie d'une part sur leur complémentarité fonctionnelle et leur capacité à accompagner les transformations, et qui définit d'autre part, des liaisons entre ces espaces.

- Faire du fleuve le trait d'union de tous les territoires franciliens c'est le mettre en valeur dans les projets d'aménagement, à toutes les échelles, tant pour le potentiel de développement économique de ses berges que pour le cadre privilégié qu'il offre pour les loisirs et la biodiversité, et en faire ainsi un territoire stratégique et fédérateur de l'Île-de-France.

- Valoriser et symboliser l'identité de l'Île-de-France de 2030, créer des éléments de repère dans la métropole, nécessitent que les architectes et les urbanistes imaginent des bâtiments emblématiques et valorisent le patrimoine et les paysages franciliens, afin de révéler l'unité du territoire.

Reconnus par l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire, les principes d'aménagement à privilégier découlent d'objectifs partagés pour la métropole francilienne.
En réponse à ces enjeux, la diversité des démarches menées ces dernières années apporte des propositions territorialisées, des solutions créatives et variées.

Le projet de SDRIF, les projets présentés par les équipes d'architectes dans la consultation du « Grand Pari(s) », les lauréats de l'appel à projets Nouveaux quartiers urbains et les travaux illustrés des étudiants des Ateliers de création urbaine relèvent d'initiatives complémentaires aux partis pris différents, aux échelles diversifiées et aux outils de travail variés. **Il en résulte une vision remarquable, un projet riche pour l'Île-de-France de 2030.**



© IAU ÎDF 2008

Pour prolonger le récit...

Bibliographie sur la consultation internationale « Le Grand Paris »

- ***Le Grand Pari(s) - Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne***, AMC Hors-Série, avril 2009
- ***Stratégies métropolitaines***, Les Cahiers n°151, IAU Île-de-France, juin 2009
- ***Lecture des 10 projets du Grand Paris – analyses synthétiques et remarques transversales***, PUCA, juin 2009
- ***Une petite Synthèse du Grand Paris***, Paris Projet n°39, APUR, mars 2009
- BLESKINE Hélène, ***Le Grand Paris est un roman***, La Villette, avril 2009
- L'AUC, ***Grand Paris Stimulé, de la métropole héritée aux situations parisiennes contemporaines***, l'AUC, mai 2009
- LELOUP Michèle & BERTONE Marion, ***Le Grand Pari(s) Les coulisses de la consultation***, Archibooks, avril 2009
- LIN, GEIPEL Fin, ANDI Giulia, ***Grand Paris, Métropole douce***, Nouvelles éditions Jean-Michel Place, avril 2009
- MOIROUX Françoise, ***« Grand Paris cherche métropole durable »***, in D'architectures n°181, p.22, avril 2009
- NOUVEL Jean, ***Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens***, Les éditions du mont-boron, avril 2009
- SCOFFIER Richard, ***« La ville, entre pouvoir et puissances – Dix propositions pour le Grand Paris »***, *in* D'architectures n°181, p. 26, avril 2009

Bibliographie sur le fait métropolitain francilien

- ***Île-de-France 2030- Futurs possibles, Les Ateliers de Création Urbaine***, Dominique Carré Editions, novembre 2008
- ***Île-de-France 2030- L'eau urbaine, Les Ateliers de Création Urbaine***, Dominique Carré Editions, octobre 2009
- ***Scenarii pour la métropole-Paris- Île-de-France demain***, la Région Île-de-France, n°1,2 et 3, avril 2008, novembre 2008, février 2009
- ***Paris-Île-de-France. Comment gouverner la « métropole régionale » ?***, Pouvoirs Locaux n°73, mai 2007
- ***Paris métropole mondiale en 2020 ?***, Chambre de commerce et d'industrie de Paris, Prospectives et Entreprises dans un monde ouvert, janvier 2009
- BAUDOIN Thierry, LAISNEY François, TERADE Annie, ***Paris, alchimies d'une métropole***, éditions recherches, 2e semestre 2008
- BURGEL Guy, ***Paris meurt-il ?***, Librairie Académique Perrin, février 2008
- CHEMETOV Paul, GILLI Frederic, ***Une région de projet : l'avenir de Paris***, Collection Travaux n°2, DIACT, juin 2006
- DALLIER Philippe, PUECH Jean, ***Le Grand Paris : un vrai projet pour un enjeu capital***, Les Rapports du Sénat, n°262, 2007-2008
- DIHN Florence, ***Paris métropole, le défi des villes d'Europe***, Autrement Flammarion, avril 2009
- FOURCAUT Annie, BELLANGER Emmanuel, FLONNEAU Mathieu, ***Paris/banlieues, conflits et solidarités***, Créaphis, 2007
- GILLI Frédéric, OFFNER Jean-Marc, ***Paris, métropole hors les murs - Aménager et gouverner un Grand Paris***, Les Presses de Sciences Po, janvier 2009
- MONGIN Olivier (sous la direction de), ***Les chantiers du Grand Paris***, Revue Esprit n°348, octobre 2008
- OFFNER Jean-Marc, ***Problèmes politiques et sociaux, Le Grand Paris***, La documentation Française n°942, novembre 2007
- PANERAI Philippe, ***Paris métropole-formes et échelles du Grand-Paris***, Editions de la Villette, 2008
- VELTZ Pierre, ***Mondialisation villes et territoires***, PUF, avril 2005
- TVK, TREVELO Pierre-Alain, VIGER-KOHLER Antoine, ***No Limit***, Pavillon de l'Arsenal, décembre 2008